SERIE GENERALE

Spediz. abb. post. - art. 1, comma 1
Legge 27-02-2004, n. 46 - Filiale di Roma

Anno 165° - Numero 280

GAZZETTA UFFICIALE

DELLA REPUBBLICA ITALIANA

PARTE PRIMA **Roma - Venerdì, 29 novembre 2024** SI PUBBLICA TUTTI I GIORNI NON FESTIVI

DIREZIONE E REDAZIONE PRESSO IL MINISTERO DELLA GIUSTIZIA - UFFICIO PUBBLICAZIONE LEGGI E DECRETI - VIA ARENULA, 70 - 00186 ROMA
AMMINISTRAZIONE PRESSO L'ISTITUTO POLIGRAFICO E ZECCA DELLO STATO - VIA SALARIA, 691 - 00138 ROMA - CENTRALINO 06-85081 - LIBRERIA DELLO STATO PIAZZA G. VERDI, 1 - 00198 ROMA

La **Gazzetta Ufficiale, Parte Prima,** *oltre alla* **Serie Generale***, pubblica cinque Serie speciali, ciascuna contraddistinta da autonoma numerazione:*

1ª Serie speciale: *Corte costituzionale (pubblicata il mercoledì)*
2ª Serie speciale: *Unione europea (pubblicata il lunedì e il giovedì)*
3ª Serie speciale: *Regioni (pubblicata il sabato)*
4ª Serie speciale: *Concorsi ed esami (pubblicata il martedì e il venerdì)*
5ª Serie speciale: *Contratti pubblici (pubblicata il lunedì, il mercoledì e il venerdì)*

La **Gazzetta Ufficiale, Parte Seconda,** "Foglio delle inserzioni", *è pubblicata il martedì, il giovedì e il sabato*

AVVISO ALLE AMMINISTRAZIONI

Al fine di ottimizzare la procedura di pubblicazione degli atti in *Gazzetta Ufficiale,* le Amministrazioni sono pregate di inviare, contemporaneamente e parallelamente alla trasmissione su carta, come da norma, anche copia telematica dei medesimi (in formato word) al seguente indirizzo di posta elettronica certificata: gazzettaufficiale@giustiziacert.it, curando che, nella nota cartacea di trasmissione, siano chiaramente riportati gli estremi dell'invio telematico (mittente, oggetto e data).

Nel caso non si disponga ancora di PEC, e fino all'adozione della stessa, sarà possibile trasmettere gli atti a: gazzettaufficiale@giustizia.it

SOMMARIO

Ministero delle imprese e del made in Italy

Presidenza del Consiglio dei ministri

COMMISSARIO STRAORDINARIO EX D.P.C.M. 22 FEBBRAIO 2024

Presidenza del Consiglio dei ministri

DIPARTIMENTO DELLA PROTEZIONE CIVILE

ESTRATTI, SUNTI E COMUNICATI

Agenzia italiana del farmaco

Ministero degli affari esteri e della cooperazione internazionale

LEGGI ED ALTRI ATTI NORMATIVI

LEGGE 18 novembre 2024, n. **176**.

Disposizioni in materia di assistenza sanitaria per le persone senza dimora.

La Camera dei deputati ed il Senato della Repubblica hanno approvato;

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

PROMULGA

la seguente legge:

Art. 1.

Sperimentazione e monitoraggio

1. È istituito, nello stato di previsione del Ministero della salute, un fondo, con una dotazione di 1 milione di euro per ciascuno degli anni 2025 e 2026, per il finanziamento di un programma sperimentale, da attuare nelle città metropolitane, per assicurare progressivamente il diritto all'assistenza sanitaria alle persone senza dimora, prive della residenza anagrafica nel territorio nazionale o all'estero, che soggiornano regolarmente nel territorio italiano, e per consentire alle predette persone l'iscrizione nelle liste degli assistiti delle aziende sanitarie locali, la scelta del medico di medicina generale o del pediatra di libera scelta, nonché l'accesso alle prestazioni incluse nei livelli essenziali di assistenza, di cui al decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 12 gennaio 2017, pubblicato nel supplemento ordinario alla *Gazzetta Ufficiale* n. 65 del 18 marzo 2017. Il fondo di cui al primo periodo è ripartito tra le regioni, sulla base della popolazione residente nelle città metropolitane presenti nei rispettivi territori, con decreto del Ministro della salute, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da adottare entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, previa intesa in sede di Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, sentite le associazioni di volontariato e di assistenza sociale maggiormente rappresentative operanti in favore delle persone senza dimora. Il decreto previsto dal secondo periodo stabilisce altresì i criteri per l'accesso al programma sperimentale di cui al primo periodo e per l'attuazione del medesimo programma, in modo da garantire il rispetto del limite delle disponibilità del fondo di cui al presente articolo, e disciplina le modalità per la verifica, nel corso di ciascun esercizio finanziario, della spesa effettivamente sostenuta. Lo schema del medesimo decreto, corredato di una relazione tecnica redatta in conformità all'articolo 17, comma 3, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, è trasmesso alle Camere per l'espressione dei pareri delle Commissioni parlamentari competenti per materia e per i profili finanziari, che si pronunciano entro il termine di venti giorni dalla data di trasmissione, decorso il quale il decreto può essere comunque adottato.

Art. 2.

Relazione alle Camere

1. Entro il 30 giugno di ciascun anno, a decorrere dall'anno successivo a quello in corso alla data di entrata in vigore della presente legge, il Governo presenta alle Camere una relazione sullo stato di attuazione della medesima legge, con particolare riferimento:

a) al numero di persone senza dimora iscritte negli elenchi delle aziende sanitarie locali di ciascuna regione;

b) al numero e alla tipologia delle prestazioni erogate in favore delle persone senza dimora;

c) alle eventuali criticità emerse in fase di attuazione della presente legge;

d) ai costi effettivamente sostenuti.

Art. 3.

Disposizioni finanziarie

1. Agli oneri derivanti dall'articolo 1, pari a 1 milione di euro per ciascuno degli anni 2025 e 2026, si provvede mediante corrispondente riduzione delle proiezioni dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2024-2026, nell'ambito del programma «Fondi di riserva e speciali» della missione «Fondi da ripartire» dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2024, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al medesimo Ministero.

La presente legge, munita del sigillo dello Stato, sarà inserita nella Raccolta ufficiale degli atti normativi della Repubblica italiana. È fatto obbligo a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Roma, addì 18 novembre 2024

MATTARELLA

MELONI, *Presidente del Consiglio dei ministri*

Visto, *il Guardasigilli:* NORDIO

LAVORI PREPARATORI

Camera dei deputati (atto n. 433):

Presentato dall'on. Marco FURFARO (PD) e altri, il 24 ottobre 2022.

Assegnato alla Commissione XII (Affari sociali), in sede referente, il 27 gennaio 2023, con i pareri delle Commissioni I (Affari costituzionali, della Presidenza del Consiglio e Interni), V (Bilancio, tesoro e programmazione) e per le Questioni regionali.

Esaminato dalla Commissione XII (Affari sociali), in sede referente, il 3 aprile 2023, il 28 giugno 2023, il 1° agosto 2023, il 14 febbraio 2024, il 13 marzo 2024, il 10 aprile 2024, il 28 e il 29 maggio 2024.

Esaminato in Aula il 10 giugno 2024 e approvato il 25 giugno 2024.

Senato della Repubblica (atto n. 1175):

Assegnato alla 10ª Commissione (Affari sociali, sanità, lavoro pubblico e privato, previdenza sociale), in sede redigente, il 3 luglio 2024, con i pareri delle Commissioni 1ª (Affari costituzionali, affari della Presidenza del Consiglio e dell'Interno, ordinamento generale dello Stato e della pubblica amministrazione, editoria, digitalizzazione), 3ª (Affari esteri e difesa) e 5ª (Programmazione economica, bilancio).

Esaminato dalla 10ª Commissione (Affari sociali, sanità, lavoro pubblico e privato, previdenza sociale), in sede redigente, il 24 settembre 2024 e il 22 ottobre 2024.

Esaminato in Aula e approvato definitivamente il 6 novembre 2024.

NOTE

AVVERTENZA:

Il testo delle note qui pubblicato è stato redatto dall'amministrazione competente per materia, ai sensi dell'art. 10, comma 3, del testo unico delle disposizioni sulla promulgazione delle leggi, sull'emanazione dei decreti del Presidente della Repubblica e sulle pubblicazioni ufficiali della Repubblica italiana, approvato con D.P.R. 28 dicembre 1985, n. 1092, al solo fine di facilitare la lettura delle disposizioni di legge, alle quali è operato il rinvio. Restano invariati il valore e l'efficacia degli atti legislativi qui trascritti.

Note all'art. 1:

— Il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 12 gennaio 2017 recante: «Definizione e aggiornamento dei livelli essenziali di assistenza, di cui all'articolo 1, comma 7, del decreto legislativo 30 dicembre 1992, n. 502», è stato pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 65 del 18 marzo 2017, S.O. n. 15.

— Si riporta il testo dell'articolo 17, comma 3, della legge 31 dicembre 2009, n. 196 recante «Legge di contabilità e finanza pubblica», pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 303 del 31 dicembre 2009, S.O. n. 245:

«Art. 17 *(Copertura finanziaria delle leggi)*. — 1. In attuazione dell'articolo 81 della Costituzione, fermo restando quanto previsto dall'articolo 6 della legge 24 dicembre 2012, n. 243, e dall'articolo 21 della presente legge, ciascuna legge che comporti nuovi o maggiori oneri indica espressamente, per ciascun anno e per ogni intervento da essa previsto, la spesa autorizzata, che si intende come limite massimo di spesa, ovvero le relative previsioni di spesa, provvedendo alla contestuale copertura finanziaria dei medesimi oneri ai sensi del presente comma. Nel caso si verifichino nuove o maggiori spese rispetto alle previsioni, alla compensazione dei relativi effetti finanziari si provvede ai sensi dei commi 12-*bis*, 12-*ter* e 12-*quater*. La copertura finanziaria delle leggi che comportino nuovi o maggiori oneri, ovvero minori entrate, è determinata esclusivamente attraverso le seguenti modalità:

a) mediante utilizzo degli accantonamenti iscritti nei fondi speciali previsti dall'articolo 18, restando precluso sia l'utilizzo di accantonamenti del conto capitale per iniziative di parte corrente, sia l'utilizzo per finalità difformi di accantonamenti per regolazioni contabili e debitorie e per provvedimenti in adempimento di obblighi internazionali;

a-*bis*) mediante modifica o soppressione dei parametri che regolano l'evoluzione della spesa previsti dalla normativa vigente, dalle quali derivino risparmi di spesa;

b) mediante riduzione di precedenti autorizzazioni legislative di spesa. Ove dette autorizzazioni siano affluite in conti correnti o in contabilità speciali presso la Tesoreria statale, si procede alla contestuale iscrizione delle risorse da utilizzare come copertura nello stato di previsione dell'entrata, disponendone il versamento.

Per le risorse affluite alla Tesoreria statale, la congruità della copertura è valutata anche in relazione all'effettiva riduzione della capacità di spesa dei Ministeri;

c) mediante modificazioni legislative che comportino nuove o maggiori entrate; resta in ogni caso esclusa la copertura di nuovi o maggiori oneri di parte corrente attraverso l'utilizzo dei proventi derivanti da entrate in conto capitale.

1.1. In ogni caso, per la copertura finanziaria delle leggi che comportino nuovi o maggiori oneri ovvero minori entrate non possono essere utilizzate le risorse derivanti dalla quota dell'otto per mille del gettito dell'imposta sul reddito delle persone fisiche attribuita alla diretta gestione statale ai sensi dell'articolo 47, secondo comma, della legge 20 maggio 1985, n. 222, né quelle derivanti dall'autorizzazione di spesa concernente la quota del cinque per mille del gettito dell'imposta sul reddito delle persone fisiche, di cui all'articolo 1, comma 154, della legge 23 dicembre 2014, n. 190, che risultino effettivamente utilizzate sulla base delle scelte dei contribuenti.

1-*bis*. Le maggiori entrate rispetto a quelle iscritte nel bilancio di previsione derivanti da variazioni degli andamenti a legislazione vigente non possono essere utilizzate per la copertura finanziaria di nuove o maggiori spese o riduzioni di entrate e sono finalizzate al miglioramento dei saldi di finanza pubblica.

2. Le leggi di delega comportanti oneri recano i mezzi di copertura necessari per l'adozione dei relativi decreti legislativi.

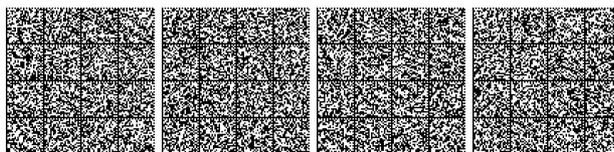
Qualora, in sede di conferimento della delega, per la complessità della materia trattata, non sia possibile procedere alla determinazione degli effetti finanziari derivanti dai decreti legislativi, la quantificazione degli stessi è effettuata al momento dell'adozione dei singoli decreti legislativi. I decreti legislativi dai quali derivano nuovi o maggiori oneri sono emanati solo successivamente all'entrata in vigore dei provvedimenti legislativi che stanzino le occorrenti risorse finanziarie. A ciascuno schema di decreto legislativo è allegata una relazione tecnica, predisposta ai sensi del comma 3, che dà conto della neutralità finanziaria del medesimo decreto ovvero dei nuovi o maggiori oneri da esso derivanti e dei corrispondenti mezzi di copertura.

3. Fermo restando quanto previsto dal comma 2, i disegni di legge, gli schemi di decreto legislativo, gli emendamenti di iniziativa governativa che comportino conseguenze finanziarie devono essere corredati di una relazione tecnica, predisposta dalle amministrazioni competenti e verificata dal Ministero dell'economia e delle finanze, sulla quantificazione delle entrate e degli oneri recati da ciascuna disposizione, nonché delle relative coperture, con la specificazione, per la spesa corrente e per le minori entrate, degli oneri annuali fino alla completa attuazione delle norme e, per le spese in conto capitale, della modulazione relativa agli anni compresi nel bilancio pluriennale e dell'onere complessivo in relazione agli obiettivi fisici previsti. Alla relazione tecnica è allegato un prospetto riepilogativo degli effetti finanziari di ciascuna disposizione ai fini del saldo netto da finanziare del bilancio dello Stato, del saldo di cassa delle amministrazioni pubbliche e dell'indebitamento netto del conto consolidato delle pubbliche amministrazioni. Nella relazione sono indicati i dati e i metodi utilizzati per la quantificazione, le loro fonti e ogni elemento utile per la verifica tecnica in sede parlamentare secondo le norme di cui ai regolamenti parlamentari, nonché il raccordo con le previsioni tendenziali del bilancio dello Stato, del conto consolidato di cassa e del conto economico delle amministrazioni pubbliche, contenute nella Decisione di cui all'articolo 10 ed eventuali successivi aggiornamenti.

4. Ai fini della definizione della copertura finanziaria dei provvedimenti legislativi, la relazione tecnica di cui al comma 3 evidenzia anche gli effetti di ciascuna disposizione sugli andamenti tendenziali del saldo di cassa e dell'indebitamento netto delle pubbliche amministrazioni per la verifica del rispetto degli equilibri di finanza pubblica, indicando altresì i criteri per la loro quantificazione e compensazione nell'ambito della stessa copertura finanziaria.

5. Le Commissioni parlamentari competenti possono richiedere al Governo la relazione di cui al comma 3 per tutte le proposte legislative e gli emendamenti al loro esame ai fini della verifica tecnica della quantificazione degli oneri da essi recati. La relazione tecnica deve essere trasmessa nel termine indicato dalle medesime Commissioni in relazione all'oggetto e alla programmazione dei lavori parlamentari e, in ogni caso, entro trenta giorni dalla richiesta. Qualora il Governo non sia in grado di trasmettere la relazione tecnica entro il termine stabilito dalle Commissioni deve indicarne le ragioni. I dati devono essere trasmessi in formato telematico. I regolamenti parlamentari disciplinano gli ulteriori casi in cui il Governo è tenuto alla presentazione della relazione tecnica di cui al comma 3.

6. I disegni di legge di iniziativa regionale e del Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro (CNEL) devono essere corredati, a cura dei proponenti, di una relazione tecnica formulata secondo le modalità di cui al comma 3.

6-*bis*. Per le disposizioni corredate di clausole di neutralità finanziaria, la relazione tecnica riporta la valutazione degli effetti derivanti dalle disposizioni medesime, i dati e gli elementi idonei a suffragare l'ipotesi di invarianza degli effetti sui saldi di finanza pubblica, attraverso l'indicazione dell'entità delle risorse già esistenti nel bilancio e delle relative unità gestionali, utilizzabili per le finalità indicate dalle

disposizioni medesime anche attraverso la loro riprogrammazione. In ogni caso, la clausola di neutralità finanziaria non può essere prevista nel caso di spese di natura obbligatoria.

7. Per le disposizioni legislative in materia pensionistica e di pubblico impiego, la relazione di cui al comma 3 contiene un quadro analitico di proiezioni finanziarie, almeno decennali, riferite all'andamento delle variabili collegate ai soggetti beneficiari e al comparto di riferimento. Per le disposizioni legislative in materia di pubblico impiego, la relazione contiene i dati sul numero dei destinatari, sul costo unitario, sugli automatismi diretti e indiretti che ne conseguono fino alla loro completa attuazione, nonché sulle loro correlazioni con lo stato giuridico ed economico di categorie o fasce di dipendenti pubblici omologabili. In particolare per il comparto scuola sono indicati anche le ipotesi demografiche e di flussi migratori assunte per l'elaborazione delle previsioni della popolazione scolastica, nonché ogni altro elemento utile per la verifica delle quantificazioni.

8. La relazione tecnica di cui ai commi 3 e 5 e il prospetto riepilogativo di cui al comma 3 sono aggiornati all'atto del passaggio dell'esame del provvedimento tra i due rami del Parlamento.

8-*bis*. Le relazioni tecniche di cui al presente articolo sono trasmesse al Parlamento in formato elettronico elaborabile.

9. Ogni quattro mesi la Corte dei conti trasmette alle Camere una relazione sulla tipologia delle coperture finanziarie adottate nelle leggi approvate nel periodo considerato e sulle tecniche di quantificazione degli oneri. Nella medesima relazione la Corte dei conti riferisce sulla tipologia delle coperture finanziarie adottate nei decreti legislativi emanati nel periodo considerato e sulla congruenza tra le conseguenze finanziarie di tali decreti legislativi e le norme di copertura recate dalla legge di delega.

10. Le disposizioni che comportano nuove o maggiori spese hanno effetto entro i limiti della spesa espressamente autorizzata nei relativi provvedimenti legislativi. Con decreto dirigenziale del Ministero dell'economia e delle finanze - Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato, da pubblicare nella *Gazzetta Ufficiale*, è accertato l'avvenuto raggiungimento dei predetti limiti di spesa. Le disposizioni recanti espresse autorizzazioni di spesa cessano di avere efficacia a decorrere dalla data di pubblicazione del decreto per l'anno in corso alla medesima data.

11. Per le amministrazioni dello Stato, il Ministero dell'economia e delle finanze - Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato, anche attraverso gli uffici centrali del bilancio e le ragionerie territoriali dello Stato, vigila sulla corretta applicazione delle disposizioni di cui al comma 10. Per gli enti ed organismi pubblici non territoriali gli organi di revisione e di controllo provvedono agli analoghi adempimenti di vigilanza, dandone completa informazione al Ministero dell'economia e delle finanze - Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato.

12. Il Ministero dell'economia e delle finanze, sulla base delle informazioni trasmesse dai Ministeri competenti, provvede al monitoraggio degli oneri derivanti dalle leggi che indicano le previsioni di spesa di cui al comma 1, al fine di prevenire l'eventuale verificarsi di scostamenti dell'andamento dei medesimi oneri rispetto alle previsioni.

12-*bis*. Qualora siano in procinto di verificarsi gli scostamenti di cui al comma 12, il Ministro dell'economia e delle finanze, in attesa delle misure correttive di cui al comma 12-*quater*, sentito il Ministro competente, con proprio decreto, provvede, per l'esercizio in corso, alla riduzione degli stanziamenti iscritti nello stato di previsione del Ministero competente, nel rispetto dei vincoli di spesa derivanti dalla lettera *a)* del comma 5 dell'articolo 21.

Qualora i suddetti stanziamenti non siano sufficienti alla copertura finanziaria del maggior onere risultante dall'attività di monitoraggio di cui al comma 12, allo stesso si provvede, su proposta del Ministro dell'economia e delle finanze, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, previa deliberazione del Consiglio dei ministri, mediante riduzione degli stanziamenti iscritti negli stati di previsione della spesa, nel rispetto dei vincoli di spesa derivanti dalla lettera *a)* del comma 5 dell'articolo 21. Gli schemi dei decreti di cui ai precedenti periodi sono trasmessi alle Camere per l'espressione del parere delle Commissioni parlamentari competenti per i profili finanziari, da rendere entro il termine di sette giorni dalla data della trasmissione. Gli schemi dei decreti sono corredati di apposita relazione che espone le cause che hanno determinato gli scostamenti, anche ai fini della revisione dei dati e dei metodi utilizzati per la quantificazione degli oneri previsti dalle predette leggi. Qualora le Commissioni non si esprimano entro il termine di cui al terzo periodo, i decreti possono essere adottati in via definitiva.

12-*ter*. Nel caso di scostamenti non compensabili nel corso dell'esercizio con le misure di cui al comma 12-*bis*, si provvede ai sensi del comma 13.

12-*quater*. Per gli esercizi successivi a quello in corso, alla compensazione degli effetti che eccedono le previsioni si provvede con la legge di bilancio, ai sensi dell'articolo 21, comma 1-*ter*, lettera *f)*, adottando prioritariamente misure di carattere normativo correttive della maggiore spesa.

13. Il Ministro dell'economia e delle finanze, allorché riscontri che l'attuazione di leggi rechi pregiudizio al conseguimento degli obiettivi di finanza pubblica, assume tempestivamente le conseguenti iniziative legislative al fine di assicurare il rispetto dell'articolo 81 della Costituzione. La medesima procedura è applicata in caso di sentenze definitive di organi giurisdizionali e della Corte costituzionale recanti interpretazioni della normativa vigente suscettibili di determinare maggiori oneri, fermo restando quanto disposto in materia di personale dall'articolo 61 del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165.

14. Le disposizioni contenute nei provvedimenti legislativi di iniziativa governativa che prevedono l'incremento o la riduzione di stanziamenti di bilancio indicano anche le missioni di spesa e i relativi programmi interessati.».

24G00194

LEGGE 25 novembre 2024, n. **177**.

Interventi in materia di sicurezza stradale e delega al Governo per la revisione del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.

La Camera dei deputati ed il Senato della Repubblica hanno approvato;

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

PROMULGA

la seguente legge:

TITOLO I

DEGLI ILLECITI, DELLE SANZIONI, DELLA FORMAZIONE E DEL RAFFORZAMENTO DEL CONTROLLO

Capo I

DELLA GUIDA IN STATO DI EBBREZZA O DOPO AVER ASSUNTO SOSTANZE STUPEFACENTI

Art. 1.

Modifiche al codice della strada e al codice penale in materia di guida in stato di ebbrezza o dopo aver assunto sostanze stupefacenti

1. Al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 186, dopo il comma 9-*bis* sono aggiunti i seguenti:

«9-*ter*. Nei confronti del conducente condannato per i reati di cui al comma 2, lettere *b)* e *c)*, è sempre disposto che sulla patente rilasciata in Italia siano apposti i codici unionali "LIMITAZIONE DELL'USO - Codice 68. Niente alcool" e "LIMITA-

ZIONE DELL'USO - Codice 69. Limitata alla guida di veicoli dotati di un dispositivo di tipo *alcolock* conformemente alla norma EN 50436", di cui all'allegato I alla direttiva 2006/126/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 dicembre 2006. Tale prescrizione permane sulla patente, salva maggiore durata imposta dalla commissione medica di cui all'articolo 119 in occasione della conferma di validità, per un periodo di almeno due anni nei casi previsti dal comma 2, lettera *b)*, e di almeno tre anni per quelli di cui al comma 2, lettera *c)*, del presente articolo, decorrenti dalla restituzione della patente dopo la sentenza di condanna. In caso di condanna per i reati di cui al comma 2, lettere *b)* o *c)*, il prefetto dispone l'obbligo della revisione della patente di guida, ai sensi dell'articolo 128, allo scopo di consentire l'adeguamento della patente alla prescrizione di cui al presente comma. Nei confronti dei titolari di patente di guida rilasciata da uno Stato dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo, che abbiano acquisito residenza in Italia, si applicano, in ogni caso, le disposizioni dell'articolo 136-*bis*, comma 4, secondo periodo.

9-*quater*. Le sanzioni previste dal comma 2, lettere *a)*, *b)* e *c)*, sono aumentate di un terzo nei confronti del conducente che si trovi nelle condizioni di cui al comma 9-*ter*. Ferme restando le sanzioni previste dall'articolo 125, comma 3-*quater*, le sanzioni di cui al comma 2, lettere *a)*, *b)* e *c)*, del presente articolo sono raddoppiate nel caso in cui il dispositivo di blocco di cui all'articolo 125, comma 3-*ter*, sia stato alterato o manomesso ovvero siano stati rimossi o manomessi i relativi sigilli»;

b) all'articolo 187:

1) al comma 1, le parole: «in stato di alterazione psico-fisica» sono soppresse;

2) al comma 1-*bis*, le parole: «in stato di alterazione psico-fisica» sono soppresse;

3) al comma 2, le parole: «agli accertamenti di cui al comma 3» sono sostituite dalle seguenti: «agli accertamenti di cui ai commi 2-*bis* e 3»;

4) il comma 2-*bis* è sostituito dal seguente:

«2-*bis*. Quando gli accertamenti di cui al comma 2 danno esito positivo ovvero quando si ha altrimenti ragionevole motivo di ritenere che il conducente del veicolo si trovi sotto l'effetto conseguente all'uso di sostanze stupefacenti o psicotrope, gli organi di polizia stradale di cui all'articolo 12, commi 1 e 2, nel rispetto della riservatezza personale e senza pregiudizio per l'integrità fisica, possono sottoporre i conducenti ad accertamenti tossicologici analitici su campioni di fluido del cavo orale, prelevati secondo le direttive fornite congiuntamente dal Ministero dell'interno e dal Ministero della salute. Gli accertamenti tossicologici sui campioni di fluido del cavo orale prelevati sono compiuti da laboratori certificati, in conformità ai metodi applicati per gli accertamenti tossicologici forensi. Le disposizioni del presente comma si applicano anche in caso di incidente, compatibilmente con le attività di rilevamento e di soccorso»;

5) al comma 3, le parole: «qualora non sia possibile effettuare il prelievo a cura del personale sanitario ausiliario delle forze di polizia» sono sostituite dalle seguenti: «qualora non sia possibile effettuare il prelievo di campioni di fluido del cavo orale»;

6) il comma 5-*bis* è sostituito dal seguente:

«5-*bis*. Qualora l'esito degli accertamenti di cui ai commi 2-*bis*, 3, 4 e 5 non sia immediatamente disponibile e gli accertamenti di cui al comma 2 abbiano dato esito positivo, gli organi di polizia stradale possono disporre il ritiro della patente di guida fino all'esito degli accertamenti e, comunque, per un periodo non superiore a dieci giorni, impedendo immediatamente al conducente di continuare a condurre il veicolo. Il veicolo, qualora non possa essere guidato da altra persona idonea presente o prontamente reperibile, è fatto trasportare fino al luogo indicato dall'interessato o fino alla più vicina autorimessa e lasciato in consegna al proprietario o al gestore della medesima autorimessa, con le normali garanzie per la custodia. Le spese per il recupero e il trasporto sono interamente a carico del conducente sottoposto a controllo. Si applicano le disposizioni dell'articolo 216 in quanto compatibili. La patente ritirata è depositata presso l'ufficio o il comando da cui dipende l'organo accertatore»;

7) dopo il comma 5-*bis* è inserito il seguente:

«5-*ter*. Qualora non sia possibile per qualsiasi motivo procedere agli accertamenti di cui ai commi 2-*bis*, 3, 4 e 5 e gli accertamenti di cui al comma 2 abbiano dato esito positivo, gli organi di polizia stradale possono impedire immediatamente al conducente di continuare a condurre il veicolo. Il veicolo, qualora non possa essere guidato da altra persona idonea presente o prontamente reperibile, è fatto trasportare fino al luogo indicato dall'interessato o fino alla più vicina autorimessa e lasciato in consegna al proprietario o al gestore della medesima autorimessa, con le normali garanzie per la custodia. Le spese per il recupero e il trasporto sono interamente a carico del conducente sottoposto a controllo. Il prefetto, sulla base dell'esito positivo degli accertamenti qualitativi di cui al comma 2, dispone in ogni caso che il conducente titolare di patente di guida positivo ai predetti accertamenti qualitativi si sottoponga alla visita medica di cui all'articolo 119, comma 4, che deve avvenire nel termine di sessanta giorni. Si applicano le disposizioni dell'articolo 128, comma 2. In deroga alle disposizioni dell'articolo 119, comma 5, nel caso in cui l'accertamento di cui all'articolo 119, comma 4, attesti l'inidoneità del conducente alla guida, è sempre disposta la revoca della patente ai sensi dell'articolo 130. L'interessato non può conseguire una nuova patente di guida prima di tre anni decorrenti dalla data di adozione del provvedimento di revoca»;

8) il comma 6 è sostituito dal seguente:

«6. Il prefetto, sulla base dell'esito degli accertamenti analitici di cui al comma 2-*bis* ovvero della certificazione rilasciata dalle strutture sanitarie di cui ai commi 3, 4 e 5, dispone in ogni caso che il conducente titolare di patente di guida che ha guidato dopo aver assunto sostanze stupefacenti o psicotrope si sottoponga alla visita medica di cui all'articolo 119, comma 4, che deve avvenire nel termine di sessanta giorni, e dispone,

in via cautelare, la sospensione della patente fino all'esito dell'esame di revisione, che deve avvenire nel termine e con le modalità indicati dal regolamento. Si applicano le disposizioni dell'articolo 128, comma 2. In deroga alle disposizioni dell'articolo 119, comma 5, nel caso in cui l'accertamento di cui all'articolo 119, comma 4, attesti l'inidoneità del conducente alla guida, è sempre disposta la revoca della patente ai sensi dell'articolo 130. L'interessato non può conseguire una nuova patente di guida prima di tre anni decorrenti dalla data del provvedimento di revoca»;

9) dopo il comma 6 sono inseriti i seguenti:

«6-*bis*. Il conducente minore degli anni ventuno, nei confronti del quale siano stati accertati i reati di cui ai commi 1 e 8, se non ne sia già titolare al momento del fatto di reato, non può conseguire una patente di guida, neanche per conversione di patente rilasciata all'estero ai sensi dell'articolo 136, prima del compimento del ventiquattresimo anno di età. Qualora, al momento della commissione dei reati di cui ai commi 1 e 8 del presente articolo, il conducente sia munito di autorizzazione a esercitarsi ai sensi dell'articolo 122, le disposizioni relative alla sospensione e alla revoca della patente previste dal presente articolo si applicano anche all'autorizzazione all'esercitazione di guida e l'interessato non può conseguire una nuova autorizzazione a esercitarsi fino al compimento del ventiquattresimo anno di età.

6-*ter*. Fermo restando quanto previsto dal comma 6-*bis*, quando i reati di cui ai commi 1 e 8 sono commessi da persona non munita di patente di guida, in luogo della sospensione cautelare della patente ai sensi dell'articolo 223 si applica il divieto di conseguirla, anche per conversione di patente rilasciata all'estero di cui all'articolo 136, per un periodo da uno a due anni. Per i medesimi reati di cui al primo periodo, commessi da persona non munita di patente di guida, quando ai sensi delle disposizioni del presente articolo dovrebbero essere disposte le sanzioni amministrative accessorie della sospensione della patente di guida o della revoca di essa, in luogo di tali sanzioni si applica il divieto di conseguire la patente, rispettivamente, per un periodo corrispondente alla durata della sospensione o per i tre anni successivi all'accertamento dei predetti reati.

6-*quater*. Fermo restando quanto previsto dall'articolo 126, nei casi in cui sia stata disposta la visita medica ai sensi dei commi 6 e 8 del presente articolo, qualora il conducente sia ritenuto idoneo alla guida, la durata della validità della patente non può essere superiore a un anno. Alla successiva conferma, la durata della validità della patente non può eccedere tre anni e cinque anni alle conferme successive»;

10) al comma 8, le parole: «si sottoponga a visita medica ai sensi dell'articolo 119» sono sostituite dalle seguenti: «si sottoponga a visita medica ai sensi dell'articolo 119 e dispone, in ogni caso, la sospensione della patente, in via cautelare, fino all'esito dell'esame di revisione, che deve avvenire nel termine e con le modalità indicate dal regolamento»;

11) la rubrica è sostituita dalla seguente: «Guida dopo l'assunzione di sostanze stupefacenti».

2. Al codice penale sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 589-*bis*, il secondo comma è sostituito dal seguente:

«Chiunque, ponendosi alla guida di un veicolo a motore in stato di ebbrezza alcolica ai sensi dell'articolo 186, comma 2, lettera *c)*, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, o di alterazione psicofisica conseguente all'assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope, ovvero alla guida di una delle unità da diporto indicate all'articolo 3 del codice della nautica da diporto, di cui al decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, in stato di ebbrezza alcolica o di alterazione psicofisica conseguente all'assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope in presenza delle condizioni previste dagli articoli 53-*bis*, comma 2, lettera *c)*, e 53-*quater* del medesimo codice della nautica da diporto, cagioni per colpa la morte di una persona è punito con la reclusione da otto a dodici anni»;

b) all'articolo 590-*bis*, il secondo comma è sostituito dal seguente:

«Chiunque, ponendosi alla guida di un veicolo a motore in stato di ebbrezza alcolica ai sensi dell'articolo 186, comma 2, lettera *c)*, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, o di alterazione psicofisica conseguente all'assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope, ovvero alla guida di una delle unità da diporto indicate all'articolo 3 del codice della nautica da diporto, di cui al decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, in stato di ebbrezza alcolica o di alterazione psicofisica conseguente all'assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope in presenza delle condizioni previste dagli articoli 53-*bis*, comma 2, lettera *c)*, e 53-*quater* del medesimo codice della nautica da diporto, cagioni per colpa a taluno una lesione personale è punito con la reclusione da tre a cinque anni per le lesioni gravi e da quattro a sette anni per le lesioni gravissime».

Art. 2.

Abbandono di animali

1. All'articolo 727 del codice penale sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al primo comma è aggiunto, in fine, il seguente periodo: «Quando il fatto di cui al primo periodo avviene su strada o nelle relative pertinenze, la pena è aumentata di un terzo»;

b) dopo il secondo comma è aggiunto il seguente:

«All'accertamento del reato di cui al primo comma consegue in ogni caso, ove il fatto sia commesso mediante l'uso di veicoli, la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da sei mesi a un anno».

2. Al primo comma dell'articolo 589-*bis* del codice penale è aggiunto, in fine, il seguente periodo: «La stessa pena si applica a colui che abbandona animali domestici su strada o nelle relative pertinenze, quando dall'abbandono consegue un incidente stradale che cagiona la morte».

3. Al primo comma dell'articolo 590-*bis* del codice penale è aggiunto, in fine, il seguente periodo: «Le stesse pene si applicano a colui che abbandona animali domestici su strada o nelle relative pertinenze, quando dall'abbandono consegue un incidente stradale che cagiona le lesioni personali».

Art. 3.

Modifiche al codice della strada concernenti l'uso del dispositivo alcolock

1. Al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 125, dopo il comma 3-*bis* sono inseriti i seguenti:

«3-*ter*. I titolari di patente rilasciata in Italia, recante i codici unionali "LIMITAZIONE DELL'USO - Codice 68. Niente alcool" e "LIMITAZIONE DELL'USO - Codice 69. Limitata alla guida di veicoli dotati di un dispositivo di tipo *alcolock* conformemente alla norma EN 50436", di cui all'allegato I alla direttiva 2006/126/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 dicembre 2006, possono guidare, nel territorio nazionale, veicoli a motore delle categorie internazionali M o N solo se su questi veicoli è stato installato, a loro spese, ed è funzionante un dispositivo che impedisca l'avviamento del motore nel caso in cui il tasso alcolemico del guidatore sia superiore a zero. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da adottare ai sensi dell'articolo 75, comma 3-*bis*, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, sono determinate le caratteristiche del dispositivo di blocco, le modalità di installazione e le officine che svolgono le attività di cui alla legge 5 febbraio 1992, n. 122, autorizzate al montaggio dello stesso. Ogni dispositivo deve essere munito di un sigillo che ne impedisca l'alterazione o la manomissione dopo l'installazione.

3-*quater*. Fuori dei casi previsti dall'articolo 186, il titolare di patente di guida recante i codici unionali relativi a "LIMITAZIONE DELL'USO - Codice 68. Niente alcool" e "LIMITAZIONE DELL'USO - Codice 69. Limitata alla guida di veicoli dotati di un dispositivo di tipo *alcolock* conformemente alla norma EN 50436", di cui all'allegato I alla direttiva 2006/126/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 dicembre 2006, che circola su strada in condizioni diverse da quelle indicate dai medesimi codici unionali, è soggetto alle sanzioni di cui ai commi 3 e 5 del presente articolo. Le stesse sanzioni, in misura doppia, si applicano quando il titolare di patente italiana sulla quale sono stati apposti i citati codici unionali 68 e 69 circola nel territorio nazionale alla guida di un veicolo a motore sprovvisto del dispositivo di blocco di cui al comma 3-*ter* ovvero con dispositivo alterato, manomesso, non funzionante o dal quale siano stati rimossi i prescritti sigilli apposti al momento dell'installazione».

Capo II

DELLA SOSPENSIONE DELLA PATENTE DI GUIDA

Art. 4.

Modifiche al codice della strada relative all'inserimento della sospensione breve della patente correlata al punteggio, nonché aggravamento delle sanzioni per condotte lesive della sicurezza stradale

1. All'articolo 218, comma 2, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al secondo periodo, le parole: «Entro il termine di cui al primo periodo» sono sostituite dalle seguenti: «Entro il termine di quindici giorni dal ritiro»;

b) dopo il nono periodo sono inseriti i seguenti: «Nei casi di cui all'articolo 218-*ter*, comma 1, lettera *m)*, la patente ritirata dall'organo accertatore è trasmessa alla prefettura del luogo della commessa violazione entro cinque giorni dalla scadenza del termine della sospensione breve applicata ai sensi del medesimo articolo. Dal medesimo termine di scadenza della sospensione breve decorre il periodo di durata della sospensione fissato dal prefetto, che si aggiunge a quello previsto dall'articolo 218-*ter*»;

c) al decimo periodo, le parole: «Qualora l'ordinanza di sospensione non sia adottata nel termine di quindici giorni, il titolare della patente» sono sostituite dalle seguenti: «Qualora l'ordinanza di sospensione non sia adottata nel termine di quindici giorni, ovvero di trenta giorni nel caso in cui sia presentata istanza per ottenere il permesso di guidare di cui al secondo periodo, il titolare della patente».

2. Dopo l'articolo 218-*bis* del codice di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, è inserito il seguente:

«Art. 218-*ter* (*Sospensione della patente in relazione al punteggio)*. – 1. Nei confronti dei conducenti di veicoli a motore per i quali è richiesta la patente di guida, oltre all'applicazione della sanzione amministrativa pecuniaria, si applica altresì la sanzione accessoria della sospensione della patente di guida, nella misura determinata dai commi 2 e 3, quando, al momento dell'accertamento delle seguenti violazioni, dall'anagrafe nazionale degli abilitati alla guida di cui agli articoli 225 e 226 risulta che il punteggio attribuito alla patente posseduta è inferiore a venti punti per effetto delle decurtazioni subite:

a) articolo 6, comma 4, lettera *b)*, per le violazioni concernenti il mancato rispetto dei segnali di senso vietato e di divieto di sorpasso;

b) articolo 143, comma 11;

c) articolo 145, comma 10;

d) articolo 146, comma 3;

e) articolo 147, comma 5;

f) articolo 148, comma 9-*bis* e comma 15, per la violazione dei commi 2, 3 e 8;

g) articolo 149, comma 5;

h) articolo 154, comma 7 e comma 8, per la violazione dei commi 1 e 3;

i) articolo 171, comma 2;

l) articolo 172, commi 10 e 11;

m) articolo 173, comma 3-*bis*;

n) articolo 174, commi 6, 7, terzo periodo, e 11, ultimo periodo;

o) articolo 176, commi 1, lettera *b)*, 2, lettera *a)*, 5, 7 e 8;

p) articolo 186-*bis*, comma 2;

q) articolo 191, comma 4.

2. La sospensione breve di cui al comma 1 è disposta:

a) per un periodo di sette giorni, nei casi in cui al momento dell'accertamento il conducente risulti in possesso di un punteggio inferiore a venti punti ma pari almeno a dieci punti;

b) per un periodo di quindici giorni, nei casi in cui al momento dell'accertamento il conducente risulti in possesso di un punteggio inferiore a dieci punti.

3. Ferma restando l'applicazione delle disposizioni degli articoli 222 e 223, la durata della sospensione prevista dalle lettere *a)* e *b)* del comma 2 del presente articolo è raddoppiata quando il conducente abbia provocato un incidente stradale, compreso il caso in cui tale evento consista nella fuoriuscita dalla sede stradale senza coinvolgimento di altre persone o cose diverse dal conducente e dal suo veicolo.

4. Le disposizioni del presente articolo si applicano anche ai conducenti titolari di patenti rilasciate all'estero che commettono alcuna delle violazioni di cui al comma 1 nel territorio dello Stato, considerando, come presupposto ai fini dell'applicazione delle medesime disposizioni, un punteggio di almeno un punto di penalizzazione nella banca dati prevista dall'articolo 6-*ter* del decreto-legge 27 giugno 2003, n. 151, convertito, con modificazioni, dalla legge 1° agosto 2003, n. 214. Ai medesimi conducenti si applica la sospensione breve di cui al comma 2, lettera *a)*, se al momento dell'accertamento risulta nei confronti del medesimo conducente un punteggio compreso tra uno e dieci punti, ovvero quella di cui al comma 2, lettera *b)*, se risulta un punteggio superiore a dieci punti.

5. Si applicano le disposizioni dell'articolo 218, commi 1 e 2, secondo, terzo, quarto, quinto, sesto, settimo e ottavo periodo, in quanto compatibili, ai soli fini del rilascio del permesso di guida ivi indicato, al quale provvede il responsabile dell'ufficio o del comando da cui dipende l'agente che ha accertato la violazione. In deroga alle disposizioni del comma 2 dell'articolo 218, la sospensione della patente prevista dal presente articolo non è subordinata all'adozione di un provvedimento di sospensione da parte del prefetto. La patente ritirata dall'agente od organo di polizia è conservata presso l'ufficio o comando da cui dipende l'accertatore ed è restituita all'interessato o a un suo delegato al termine del periodo di sospensione. Il periodo di sospensione decorre dal giorno del ritiro della patente. Avverso il ritiro della patente è ammessa opposizione ai sensi dell'articolo 205.

6. Le disposizioni del presente articolo si applicano solo nei confronti dei conducenti che sono stati identificati nel momento in cui è stata commessa la violazione. Qualora il ritiro della patente non sia stato effettuato per qualsiasi causa, il periodo di sospensione decorre dalla data di contestazione o notificazione del verbale di accertamento della violazione da cui la sospensione consegue.

7. La sospensione è annotata nell'anagrafe nazionale degli abilitati alla guida di cui agli articoli 225 e 226 a cura dell'ufficio o comando da cui dipende l'agente che ha accertato la violazione.

8. Chiunque circola abusivamente durante il periodo di sospensione della validità della patente prevista dai commi 2, lettere *a)* e *b)*, e 3 del presente articolo è punito con le sanzioni di cui al comma 6 dell'articolo 218. Le medesime sanzioni si applicano, nei casi previsti dal comma 5 del presente articolo, nei confronti di chiunque, durante il periodo di sospensione della validità della patente, circola abusivamente avvalendosi del permesso di guida di cui all'articolo 218, comma 2, in violazione dei limiti previsti dal permesso stesso.

9. Quando una delle violazioni di cui al comma 1 è commessa più volte dallo stesso soggetto nel corso di un biennio, le disposizioni del presente articolo si applicano solo se la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente non è già prevista per le violazioni indicate nello stesso comma 1».

3. Al codice di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 142, comma 8, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: «Se la violazione è commessa all'interno del centro abitato e per almeno due volte nell'arco di un anno, si applicano la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 220 a euro 880 e la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da quindici a trenta giorni»;

b) all'articolo 173, comma 3-*bis*:

1) al primo periodo, le parole: «da euro 165 a euro 660» sono sostituite dalle seguenti: «da euro 250 a euro 1.000 e alla sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da quindici giorni a due mesi»;

2) il secondo periodo è sostituito dal seguente: «Qualora lo stesso soggetto compia un'ulteriore violazione nel corso di un biennio, si applicano la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 350 a euro 1.400 e la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da uno a tre mesi»;

c) alla tabella dei punteggi prevista all'articolo 126-*bis*, il capoverso «Art. 173» è sostituito dal seguente: «Art. 173, comma 3-8; Comma 3-*bis*, primo periodo - 5; Comma 3-*bis*, secondo periodo - 10».

Capo III

DELLA FORMAZIONE, DEI TITOLI ABILITATIVI E DEI RELATIVI REQUISITI E DEL RAFFORZAMENTO DEL CONTROLLO

Art. 5.

Promozione dell'attività formativa nelle scuole

1. All'articolo 230 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, dopo il comma 2-*bis* è aggiunto il seguente:

«2-*ter*. La partecipazione a corsi extracurricolari di educazione stradale organizzati dalle istituzioni scolastiche secondarie di secondo grado statali e paritarie determina l'attribuzione, all'atto del rilascio della patente, del credito di due punti ai sensi dell'articolo 126-*bis* sulle tipologie di patenti di cui all'articolo 115, comma 1, lettere *b)* e *c)*. Con decreto del Ministro dell'istruzione e del merito, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e con il Ministro dell'interno, da adottare entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, sono individuati i soggetti erogatori dei corsi di cui al primo periodo tra gli enti pubblici e privati competenti in materia di sicurezza stradale, compresi gli enti di formazione professionale e le autoscuole di cui all'articolo 123, e sono definite le modalità per lo svolgimento dei medesimi corsi e per la relativa certificazione».

Art. 6.

Istituzione del registro delle agenzie telematiche per le imprese di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto

1. È istituito, presso la Direzione generale per la motorizzazione del Dipartimento per i trasporti e la navigazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il registro delle agenzie telematiche per le imprese che erogano prestazioni professionali di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto ai sensi della legge 8 agosto 1991, n. 264.

2. L'iscrizione dell'impresa nel registro delle agenzie telematiche è soggetta a conferma di validità ogni due anni e costituisce condizione necessaria per il rilascio delle credenziali di accesso ai sistemi informativi automatizzati della Direzione generale per la motorizzazione.

3. Con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, da adottare entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, sono definiti la modalità e i termini per l'iscrizione nel registro delle agenzie telematiche nonché i programmi dei corsi di formazione che il titolare dell'impresa deve dimostrare di aver frequentato in sede di richiesta della conferma di validità dell'iscrizione. Con lo stesso decreto sono determinati i casi di revoca o di cancellazione dell'iscrizione.

4. I corsi di formazione e di aggiornamento sono organizzati dalle associazioni di categoria accreditate come maggiormente rappresentative delle imprese che erogano prestazioni professionali di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto o dai soggetti accreditati dalle regioni e dalle province autonome di Trento e di Bolzano.

5. All'istituzione e alla gestione del registro delle agenzie telematiche di cui al comma 1 si provvede con le risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Art. 7.

Limitazioni per i neopatentati

1. All'articolo 117, comma 2-*bis*, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, il primo, il secondo e il terzo periodo sono sostituiti dai seguenti: «Ai titolari di patente di guida di categoria B, per i primi tre anni dal rilascio, non è consentita la guida di autoveicoli aventi una potenza specifica, riferita alla tara, superiore a 75 kW/t. Nel caso di veicoli di categoria M1, anche elettrici o ibridi *plug-in*, ai fini di cui al primo periodo, si applica l'ulteriore limite di potenza massima pari a 105 kW».

2. Le disposizioni di cui al comma 1 si applicano ai titolari di patenti di guida conseguite a decorrere dalla data di entrata in vigore della presente legge.

Art. 8.

Titoli abilitativi ed esercitazioni di guida

1. All'articolo 120, comma 3, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: «In ogni caso, ai fini del conseguimento della nuova patente di guida, non devono sussistere le situazioni preclusive di cui al comma 1».

2. All'articolo 122 del codice di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 2, le parole: «L'autorizzazione» sono sostituite dalle seguenti: «Fatto salvo quanto disposto dal comma 5-*bis*, l'autorizzazione»;

b) dopo il comma 3 è inserito il seguente:

«3-*bis*. Fermo restando quanto previsto dai commi 2 e 3, gli aspiranti autorizzati a esercitarsi per conseguire le patenti di categoria AM, A1, A2 e A non possono in alcun caso trasportare passeggeri»;

c) il comma 5-*bis* è sostituito dal seguente:

«5-*bis*. L'aspirante al conseguimento della patente di guida di categoria B può esercitarsi nelle condizioni di cui al comma 2 solo dopo aver effettuato esercitazioni in autostrada o su strade extraurbane e in condizione di visione notturna. Per le esercitazioni di guida nelle condizioni di cui al comma 2, il titolare dell'autorizzazione di cui al comma 1 deve avere con sé anche la certificazione rilasciata dall'autoscuola che comprova l'assolvimento degli obblighi di cui al primo periodo del presente comma. Chiunque guida senza tale certificazione è soggetto alle sanzioni di cui al comma 7. Con uno o più decreti del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti sono stabiliti il numero minimo delle ore di esercitazione che l'aspirante al conseguimento della patente di guida della categoria B è tenuto a effettuare presso un'autoscuola con istruttore abilitato e autorizzato, il numero di quelle necessarie per

le esercitazioni di cui al comma 2 nonché la disciplina e le modalità di svolgimento delle medesime esercitazioni;

d) dopo il comma 9 è aggiunto il seguente:

«9-*bis*. Chiunque viola le disposizioni del comma 3-*bis* è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 100 a euro 300. La stessa sanzione si applica al passeggero».

Art. 9.

Disposizioni concernenti i conducenti di veicoli adibiti al trasporto di persone

1. All'articolo 18, comma 3, del decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 286, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) alla lettera *a)* sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: «. Il limite di età è ridotto a 18 anni per guidare, nel territorio dello Stato, veicoli delle categorie di cui alla presente lettera per i servizi con la percorrenza ivi indicata, a condizione che il conducente sia titolare di carta di qualificazione del conducente conseguita a seguito della frequenza di un corso di qualificazione iniziale ordinario, di cui all'articolo 19, comma 2, della durata di 280 ore e del superamento del relativo esame»;

b) alla lettera *b)* sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: «. Il limite di età è ridotto a 18 anni per guidare, nel territorio dello Stato, veicoli delle categorie di cui alla presente lettera, a condizione che il conducente sia titolare di carta di qualificazione del conducente conseguita a seguito della frequenza di un corso di qualificazione iniziale ordinario, di cui all'articolo 19, comma 2, della durata di 280 ore e del superamento del relativo esame»;

c) alla lettera *c)* sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: «. Il limite di età è ridotto a 20 anni per guidare nel territorio dello Stato veicoli delle categorie di cui alla presente lettera, a condizione che il conducente sia titolare di carta di qualificazione del conducente conseguita a seguito della frequenza di un corso di qualificazione iniziale ordinario, di cui all'articolo 19, comma 2, della durata di 280 ore e del superamento del relativo esame. Alle medesime condizioni, il limite di età è ulteriormente ridotto a 18 anni per la guida di tali veicoli senza passeggeri».

Art. 10.

Accertamento delle violazioni con dispositivi di controllo automatico

1. Al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 45, comma 6, sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: «, fermo restando l'obbligo delle verifiche periodiche di funzionalità e di taratura per i dispositivi con funzione metrologica»;

b) all'articolo 142, dopo il comma 6-*bis* è inserito il seguente:

«6-*ter*. Nei casi di accertamento, con le modalità di cui ai commi 6 e 6-*bis*, di più violazioni dei commi 7, 8, 9 o 9-*bis* del presente articolo, commesse dallo stesso veicolo in tratti stradali ricadenti nella competenza del medesimo ente e in un periodo di tempo non superiore a un'ora, si applicano, se più favorevoli, le sanzioni amministrative previste per la violazione più grave aumentate di un terzo. Il periodo di tempo di cui al primo periodo decorre dal momento in cui è stata commessa la violazione accertata per prima. Si osservano, in quanto compatibili, le disposizioni dell'articolo 198-*bis*»;

c) all'articolo 193:

1) al comma 1 è aggiunto, in fine, il seguente periodo: «Anche quando il veicolo è, a qualsiasi titolo, nella legittima disponibilità di altra persona fisica o giuridica, il proprietario ha l'onere di verificare che il veicolo stesso non sia posto in circolazione senza la copertura assicurativa di cui al primo periodo»;

2) al comma 4-*ter*, dopo le parole: «con quelli provenienti» sono aggiunte le seguenti: «dai documentatori automatici di infrazioni semaforiche che abbiano rilevato la violazione di cui all'articolo 146, comma 3, nonché»;

d) all'articolo 198, comma 1, dopo le parole: «diverse disposizioni» sono inserite le seguenti: «, relativamente a un unico tratto stradale, compreso tra due intersezioni, o sezione stradale,»;

e) all'articolo 198, dopo il comma 2 sono aggiunti i seguenti:

«2-*bis*. Fuori dei casi di cui all'articolo 198-*bis*, quando più violazioni delle medesime disposizioni degli articoli 6 e 7 sono accertate, senza contestazione immediata, nella stessa zona a traffico limitato, nella stessa area pedonale urbana ovvero sul medesimo tratto di strada soggetto a una stessa limitazione o a uno stesso divieto, attraverso dispositivi di controllo da remoto delle violazioni, di cui all'articolo 201, si applica una sola sanzione per ciascun giorno di calendario, anche nel caso in cui siano previste limitazioni del traffico solo in determinate fasce orarie nella medesima giornata nonché nel caso in cui una fascia oraria di vigenza termini il giorno successivo.

2-*ter*. Il controllo in uscita con i dispositivi di cui all'articolo 201, comma 1-*bis*, lettera *g)*, nel caso di divieti e limitazioni variabili nel tempo, può essere attivato solo in condizioni di regolare circolazione all'interno degli ambiti controllati e in ogni caso deve essere disattivato qualora eventi eccezionali e straordinari determinino l'involontaria permanenza dei veicoli all'interno dei predetti ambiti a causa di imprevedibili rallentamenti dei flussi di traffico. Nel caso di controllo del tempo di permanenza si applica una tolleranza pari al 10 per cento del tempo di permanenza consentito»;

f) all'articolo 201:

1) al comma 1-*bis*, la lettera g-*bis*) è sostituita dalla seguente:

«g-*bis*) accertamento delle violazioni di cui agli articoli 10, 40, comma 11, 61, 62, 72, 78, 79, 80, 141, 143, commi 11 e 12, 146, comma 3, 147, commi 2-*bis* e 3, 158, limitatamente al divieto di fermata e alla violazione della sosta riservata nei soli casi previsti dall'articolo 7, comma 1, lettera *d)*, 167, 170, 171, 193, 213, 214, 216 e 217, per mezzo di dispositivi o apparecchiature di rilevamento approvate od omologate ai sensi di appositi regolamenti adottati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'interno.

Con i medesimi regolamenti sono definite le condizioni per l'installazione e l'esercizio dei dispositivi di controllo nonché per l'accesso alle banche di dati necessarie per il loro funzionamento. Per l'accertamento delle violazioni, la documentazione fotografica prodotta costituisce atto di accertamento, ai sensi e per gli effetti dell'articolo 13 della legge 24 novembre 1981, n. 689, in ordine alla circostanza che al momento del rilevamento un determinato veicolo, munito di targa di immatricolazione, stava circolando sulla strada»;

2) il comma 1-*quinquies* è sostituito dal seguente:

«1-*quinquies*. I dispositivi per l'accertamento e il rilevamento automatico delle violazioni possono accertare contemporaneamente due o più violazioni tra quelle indicate dal comma 1-*bis*, se approvati od omologati per l'accertamento e il rilevamento automatico di ciascuna delle violazioni rilevate. In deroga a quanto previsto dal primo periodo, le immagini acquisite mediante dispositivi approvati od omologati possono essere comunque utilizzate dai soggetti di cui all'articolo 12, commi 1 e 2, per l'accertamento, mediante il raffronto con banche di dati esterne, di altre violazioni di cui al comma 1-*bis*, per le quali i dispositivi medesimi non sono stati specificamente approvati od omologati ma le cui immagini sono sufficienti ad accertare che il veicolo stava circolando in assenza dei requisiti per la circolazione previsti dal presente codice»;

3) dopo il comma 5-*bis* è aggiunto il seguente:

«5-*ter*. Fermo restando quanto stabilito dai commi 1 e 1-*bis*, la contestazione immediata non è necessaria e agli interessati sono notificati gli estremi della violazione nei termini di cui al comma 1, quando le violazioni previste dagli articoli 175, commi 2, 7, lettera *a)*, e 9, e 176, commi 1, 2, lettere *a)* e *b)*, 7, 9, 10, 11 e 17, commesse sulle autostrade e sulle strade extraurbane principali, in corrispondenza di imbocchi di gallerie, svincoli, interruzioni dello spartitraffico o stazioni di esazione del pedaggio, sono accertate dagli organi di polizia stradale attraverso la semplice visione delle immagini riprese dagli impianti di videosorveglianza che sono installati lungo le strade stesse. In tali casi, l'accertamento deve essere effettuato direttamente nel momento in cui la violazione viene ripresa dagli impianti di videosorveglianza, con l'acquisizione e conservazione di un filmato avente data e orario certificati in modo contestuale dall'operatore di polizia, oppure deve risultare dalla visione delle registrazioni effettuate nelle ventiquattro ore precedenti al momento dell'accertamento, quando l'orario di effettivo funzionamento è certificato conforme al tempo coordinato universale (UTC). Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'interno, acquisito il parere del Garante per la protezione dei dati personali, sono determinate le modalità di acquisizione e conservazione delle registrazioni delle violazioni accertate. Le violazioni accertate, che prevedono la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida di cui all'articolo 218, sono segnalate immediatamente agli operatori di polizia eventualmente presenti lungo l'autostrada o la strada extraurbana principale, al fine di consentire la contestazione della violazione, ove possibile. Qualora tale contestazione non sia stata effettuata, si procede alla notificazione degli estremi della violazione nei termini di cui al comma 1. Ai dispositivi di videosorveglianza previsti dal presente comma non si applicano le disposizioni dell'articolo 45».

2. All'articolo 31 del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27, dopo il comma 2 è inserito il seguente:

«2.1. Ai sensi dell'articolo 193 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, per l'accertamento della circolazione su strada di veicoli non coperti dall'assicurazione per la responsabilità civile verso terzi, l'elenco di cui al comma 2 del presente articolo è aggiornato in modo che i dati dei veicoli immatricolati e privi di assicurazione, di proprietà di soggetti residenti nel territorio comunale, registrati nella banca dati della Direzione generale della motorizzazione, l'accesso alla quale è disciplinato dal regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 28 settembre 1994, n. 634, siano accessibili ai comuni e ai soggetti di cui all'articolo 12, commi 1 e 2, del citato codice della strada, di cui al decreto legislativo n. 285 del 1992».

Art. 11.

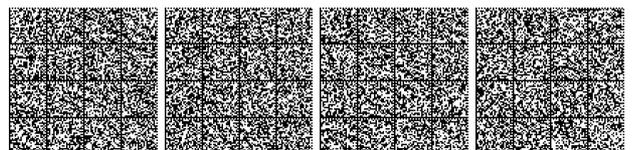
Accertamento delle violazioni della velocità nella navigazione

1. In considerazione dell'esigenza della salvaguardia di Venezia e della sua laguna, per l'accertamento dell'inosservanza dei limiti di velocità nelle vie d'acqua di cui all'articolo 1 della legge 5 marzo 1963, n. 366, possono essere utilizzate, anche per la determinazione della velocità media su tratti determinati, apparecchiature di rilevamento approvate od omologate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti o da idoneo ente dallo stesso vigilato.

2. In via sperimentale, nelle more della conclusione della procedura di approvazione od omologazione, per un periodo di ventiquattro mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, possono essere utilizzate apparecchiature di rilevamento della velocità di navigazione, previa istanza al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti corredata di una relazione tecnica e delle certificazioni di enti riconosciuti o di laboratori autorizzati, attestanti le prove alle quali le apparecchiature sono state sottoposte, nonché di ogni altro elemento idoneo a dimostrare l'utilità e l'efficienza delle stesse.

3. Al valore della velocità rilevato mediante le apparecchiature di cui ai commi 1 e 2 si applica una riduzione pari al 10 per cento con un minimo di 2 chilometri orari, che comprende anche la tolleranza strumentale.

4. Gli organi accertatori possono utilizzare le apparecchiature di cui al presente articolo anche senza la presenza o il diretto intervento degli agenti preposti, purché la violazione sia documentata con sistemi fotografici, videografici o analoghi che, nel rispetto della riservatezza dei dati personali, consentano di accertare, anche successiva-

mente, i fatti, le circostanze e il responsabile dell'illecito amministrativo, compresi i dati identificativi del mezzo nautico.

5. Al fine dell'accertamento e della contestazione delle violazioni di cui al presente articolo e dell'irrogazione delle relative sanzioni si applicano le disposizioni della legge 24 novembre 1981, n. 689. L'utilizzo delle apparecchiature di cui ai commi 1 e 2 è reso noto al pubblico esclusivamente mediante previsione nei provvedimenti che fissano i limiti di velocità.

Art. 12.

Campagne di richiamo

1. Dopo l'articolo 80 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, è inserito il seguente:

«Art. 80-*bis (Campagne di richiamo di sicurezza)*. — 1. I costruttori dei veicoli, in conformità agli obblighi derivanti dalla normativa nazionale e dell'Unione europea, garantiscono l'immediata adozione di adeguate misure correttive e di informazione in relazione alla totalità dei veicoli di categoria M, N e O che hanno immesso sul mercato o hanno immatricolato o che sono entrati in circolazione nel territorio nazionale o dell'Unione europea, per i quali sia stata valutata la presenza di un rischio grave per la salute o la sicurezza delle persone. Le misure correttive devono garantire che il veicolo non presenti più tale rischio; i costruttori devono altresì svolgere una puntuale e diligente attività di informazione dei proprietari o utilizzatori dei veicoli interessati, quali risultanti dall'archivio nazionale dei veicoli di cui all'articolo 226, commi 5 e seguenti.

2. Il costruttore che, avendo provveduto agli adempimenti di cui al comma 1, dopo ventiquattro mesi dall'avvio della campagna di richiamo per l'adozione di misure correttive, riscontri che ad un veicolo non siano stati ancora apportati i necessari adeguamenti ha l'obbligo di inserire i relativi dati nell'elenco telematico, istituito presso la Direzione generale per la motorizzazione del Dipartimento per i trasporti e la navigazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, e di provvedere al suo aggiornamento.

3. Salvo che il fatto costituisca reato, il costruttore che omette di adottare le misure correttive, di informazione e di inserimento e aggiornamento dei dati nell'elenco telematico prescritte ai sensi dei commi 1 e 2 è soggetto, per ciascuna misura non adottata, alla sanzione amministrativa pecuniaria da euro 10.000 a euro 60.000.

4. Con provvedimento della Direzione generale per la motorizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, da adottare entro centottanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, sono disciplinate le modalità di accesso all'elenco telematico di cui al comma 2 da parte degli operatori autorizzati e di consultazione da parte degli organi di polizia e degli utenti.

5. Chiunque circola con un veicolo presente nell'elenco telematico di cui al comma 2 è soggetto alla disciplina sanzionatoria di cui all'articolo 80, comma 14».

Art. 13.

Disposizioni concernenti lo svolgimento di operazioni in materia di motorizzazione e il controllo sulle officine concessionarie del servizio di revisione dei veicoli a motore

1. All'articolo 19 della legge 1° dicembre 1986, n. 870, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) il comma 1 è sostituito dal seguente:

«1. Le operazioni di cui ai numeri 1), 3), 4), 5), 6), 7), 8), 9), 10), 11) e 12) della tabella 3 allegata alla presente legge possono essere effettuate, a richiesta degli interessati, presso le sedi da essi predisposte, con spese interamente a loro carico. Al personale incaricato delle operazioni di cui al presente comma, con funzione di titolare dell'attività, sono corrisposti i seguenti importi onnicomprensivi:

a) euro 350 lordi per ogni giornata completa di operazioni, comprensiva delle sedute antimeridiana e pomeridiana;

b) euro 175 lordi per ogni giornata di operazioni, svolta in singola seduta antimeridiana o pomeridiana;

c) euro 100 a titolo di rimborso forfetario delle spese di trasferta per ogni giornata o frazione di giornata di attività, ivi compreso il rimborso delle spese per l'utilizzo del proprio mezzo di trasporto cui il personale sia autorizzato »;

b) dopo il comma 1 sono inseriti i seguenti:

«1-*bis*. Al personale eventualmente incaricato dell'esecuzione di funzioni ausiliarie e di supporto al titolare dell'attività, con conseguente incremento del numero delle operazioni compiute in ogni giornata completa o singola seduta antimeridiana o pomeridiana, è corrisposto il 40 per cento degli importi di cui al comma 1, lettere *a)* e *b)*, nonché il rimborso delle spese di cui al comma 1, lettera *c)*.

1-*ter*. Qualora le operazioni siano eseguite in orario di servizio antimeridiano, al personale incaricato dell'attività, quale titolare o con funzione di supporto, è corrisposta la sola quota riferita al rimborso forfetario delle spese di trasferta di cui al comma 1, lettera *c)*. Nel caso in cui le operazioni siano eseguite in orario pomeridiano con parziale impegno dell'orario di servizio, al personale incaricato dell'attività, quale titolare o con funzione di supporto, è corrisposta la quota di cui al comma 1, lettera *c)*, riferita al rimborso forfetario delle spese di trasferta, oltre al 50 per cento della quota di competenza di cui ai commi 1, lettera *b)*, e 1-*bis*.

1-*quater*. Gli oneri derivanti dalla remunerazione delle attività di cui ai commi 1-*bis* e 1-*ter* sono posti interamente a carico dei soggetti richiedenti.

1-*quinquies*. Le disposizioni di cui ai commi 1, 1-*bis* e 1-*ter* si applicano anche all'esercizio delle attività ispettive e di vigilanza disposte dai competenti uffici della motorizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

1-*sexies*. Gli oneri derivanti dalla remunerazione delle attività di cui al comma 1-*quinquies* sono posti interamente a carico dei soggetti destinatari delle attività ispettive e di vigilanza»;

c) i commi 2, 3, 4 e 5 sono abrogati.

2. Con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sentite le organizzazioni sindacali, con l'obiettivo di massimizzare il livello del servizio reso all'utenza, è disciplinato il numero delle operazioni che compongono ogni giornata completa od ogni seduta antimeridiana o pomeridiana.

3. All'articolo 80 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, il comma 10 è sostituito dal seguente:

«10. Il Dipartimento competente del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti effettua periodici controlli sulle officine delle imprese di cui al comma 8 e controlli, anche a campione, sui veicoli sottoposti a revisione presso le medesime. I predetti controlli sono effettuati da personale del medesimo Dipartimento, abilitato all'esecuzione delle operazioni di revisione sui veicoli ai sensi dell'articolo 81 del presente codice e remunerato ai sensi dell'articolo 19, comma 1-*quinquies*, della legge 1° dicembre 1986, n. 870. A tal fine, con il decreto di cui al comma 12 del presente articolo sono altresì determinati gli importi, a carico delle officine, che affluiscono all'apposito capitolo di pertinenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. La mancata corresponsione di tali importi comporta l'applicazione delle sanzioni di cui al comma 15».

4. Fatto salvo quanto disposto dall'articolo 80, comma 10, del codice di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come sostituito dal comma 3 del presente articolo, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sono determinati gli importi dovuti dai soggetti destinatari delle attività ispettive e di vigilanza ai sensi dell'articolo 19, comma 1-*sexies*, della legge 1° dicembre 1986, n. 870, introdotto dal comma 1 del presente articolo, e le relative modalità di versamento all'entrata del bilancio dello Stato ai fini della successiva riassegnazione ai pertinenti capitoli di spesa.

5. Le disposizioni di cui al comma 1 si applicano a decorrere dal giorno successivo alla data di entrata in vigore del decreto previsto dal comma 2.

6. Alla tabella III.1 (Art. 242 - Accertamenti tecnici) allegata al titolo III del regolamento di esecuzione e di attuazione del codice della strada, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, nella colonna: «Accertamenti consentiti», le parole: «Lettere *d), e)*», ovunque ricorrono, sono sostituite dalle seguenti: «Lettere *c), d), e)*».

TITOLO II
MICROMOBILITÀ

Capo I
DEI VEICOLI DESTINATI ALLA MICROMOBILITÀ ELETTRICA

Art. 14.

Modifiche alla legge 27 dicembre 2019, n. 160, in materia di monopattini e altri dispositivi

1. All'articolo 1 della legge 27 dicembre 2019, n. 160, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 75, la lettera *a)* è sostituita dalla seguente:

«*a)* le caratteristiche tecnico-costruttive definite con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti»;

b) al comma 75-*ter*, lettera *c)*, sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: «, imponendo al gestore del servizio l'installazione obbligatoria di sistemi automatici che impediscano il funzionamento dei monopattini al di fuori di tali aree»;

c) al comma 75-*quater* è aggiunto, in fine, il seguente periodo: «È altresì vietata la circolazione dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica privi del contrassegno di cui al comma 75-*vicies quater*, con contrassegno non visibile, alterato o contraffatto ovvero privi della copertura assicurativa di cui al comma 75-*vicies quinquies*»;

d) al comma 75-*quinquies*, le parole: «75-*vicies ter*» sono sostituite dalle seguenti: «75-*vicies quinquies*»;

e) al comma 75-*novies*, le parole: «I conducenti di età inferiore a diciotto anni» sono sostituite dalle seguenti: «I conducenti dei monopattini»;

f) al comma 75-*undecies*, terzo periodo, le parole: «, salvo che nelle strade con doppio senso ciclabile» sono soppresse;

g) il comma 75-*terdecies* è sostituito dal seguente:

«75-*terdecies*. I monopattini a propulsione prevalentemente elettrica possono circolare solo su strade urbane con limite di velocità non superiore a 50 km/h»;

h) il comma 75-*quinquiesdecies* è sostituito dal seguente:

«75-*quinquiesdecies*. È vietata la sosta dei monopattini sul marciapiede. I comuni, a condizione che il marciapiede, per dimensione e caratteristiche, lo consenta, possono individuare con ordinanza aree di sosta riservate ai monopattini anche sul marciapiede, purché nella parte rimanente dello stesso sia assicurata la regolare e sicura circolazione dei pedoni e delle persone con disabilità. Tale utilizzo deve essere indicato con la prescritta segnaletica verticale e orizzontale. Le aree di sosta riservate ai monopattini possono essere prive di segnaletica orizzontale e verticale, purché le coordinate GPS della loro localizzazione siano consultabili pubblicamente nel sito *internet* istituzionale del comune. Ai monopattini a

propulsione prevalentemente elettrica è comunque consentita la sosta negli stalli riservati ai velocipedi, ai ciclomotori e ai motoveicoli»;

i) il comma 75-*undevicies* è sostituito dal seguente:

«75-*undevicies*. Chiunque circola con un monopattino a motore avente requisiti diversi da quelli di cui al comma 75 ovvero con un monopattino a propulsione prevalentemente elettrica violando le disposizioni del comma 75-*bis* è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 200 a euro 800. Chiunque circola con un monopattino a propulsione prevalentemente elettrica violando le disposizioni del comma 75-*quater*, secondo periodo, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 100 a euro 400. La sanzione di cui al secondo periodo si applica anche in caso di circolazione con un monopattino a propulsione prevalentemente elettrica per il quale non è stata comunicata la variazione di residenza o di sede del proprietario ai sensi del comma 75-*vicies quater*»;

l) al comma 75-*vicies bis*, le parole: «di cui alle disposizioni dei commi da 75 a 75-*vicies semel*» sono sostituite dalle seguenti: «di cui alle disposizioni dei commi da 75 a 75-*vicies quinquies*»;

m) dopo il comma 75-*vicies ter* sono inseriti i seguenti:

«75-*vicies quater*. I proprietari dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica hanno l'obbligo di chiedere il rilascio di apposito contrassegno identificativo adesivo, plastificato e non rimovibile, stampato dall'Istituto poligrafico e Zecca dello Stato secondo le modalità previste con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentito il Ministro dell'economia e delle finanze, che stabilisce altresì il prezzo di vendita dei contrassegni, da versare all'entrata del bilancio dello Stato per la successiva riassegnazione alla spesa, da destinare a compensazione del costo di produzione con una quota di maggiorazione da utilizzare esclusivamente per le attività previste dall'articolo 208, comma 2, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285. I criteri e le modalità per la stampa e la vendita dei contrassegni nonché i criteri di formazione delle specifiche combinazioni alfanumeriche sono stabiliti dal Dipartimento competente del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sentito il Ministero dell'interno, al fine di assicurare la tutela degli interessi dell'ordine pubblico. La specifica combinazione alfanumerica univoca da stampare sul supporto è generata dal Dipartimento competente del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti tramite un applicativo informatico dedicato. L'archivio nazionale dei veicoli, di cui all'articolo 225, comma 1, lettera *b)*, del citato codice di cui al decreto legislativo n. 285 del 1992, tiene nota della combinazione alfanumerica rilasciata e dei dati anagrafici del proprietario del monopattino a questa associato. Salvo che il fatto costituisca reato, a chiunque abusivamente produce o distribuisce i contrassegni di cui al presente comma si applicano le sanzioni previste dall'articolo 101, commi 5 e 6, del citato codice di cui al decreto legislativo n. 285 del 1992. Il contrassegno deve essere esposto in modo visibile. Il proprietario ha l'obbligo di comunicare il cambiamento della residenza o della sede secondo le disposizioni dell'articolo 97, comma 3-*bis*, del citato codice di cui al decreto legislativo n. 285 del 1992, in quanto compatibili.

75-*vicies quinquies*. I monopattini a propulsione prevalentemente elettrica non possono essere posti in circolazione se non sono coperti dall'assicurazione per la responsabilità civile verso terzi prevista dall'articolo 2054 del codice civile. Si applicano le disposizioni del titolo X del codice delle assicurazioni private, di cui al decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209».

2. Chiunque circola con un dispositivo di micromobilità elettrica, diverso dai monopattini, avente caratteristiche tecniche e costruttive non conformi a quelle definite con apposito decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, ovvero fuori dell'ambito territoriale della sperimentazione di cui al medesimo decreto, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 200 a euro 800. Alla violazione consegue la sanzione amministrativa accessoria della confisca del dispositivo, ai sensi del titolo VI, capo I, sezione II, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, quando il dispositivo ha un motore termico o un motore elettrico avente potenza nominale continua superiore a 1 kW.

Capo II
DELLE REGOLE DI CIRCOLAZIONE

Art. 15.

Modifiche alla disciplina della ciclabilità

1. Al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 2, comma 3, la lettera E-*bis* è sostituita dalla seguente:

«E-*bis* – Strada urbana ciclabile: strada urbana ad unica carreggiata, con limite di velocità non superiore a 30 km/h, definita da apposita segnaletica verticale, con priorità per i velocipedi»;

b) all'articolo 3, comma 1:

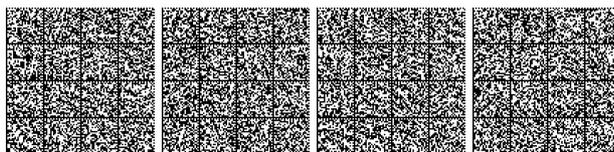
1) il numero 7-*bis*) è abrogato;

2) il numero 12-*bis*) è sostituito dal seguente:

«12-*bis*) Corsia ciclabile: parte longitudinale della carreggiata, posta a destra, idonea a favorire la circolazione dei velocipedi sulle strade, anche in modo promiscuo con la circolazione degli altri veicoli nello stesso senso di marcia, nei soli casi in cui non sia possibile l'inserimento di una pista ciclabile»;

3) il numero 12-*ter*) è sostituito dal seguente:

«12-*ter*) Corsia ciclabile per doppio senso ciclabile: parte longitudinale della carreggiata di strade urbane idonea alla circolazione dei soli velocipedi in direzione opposta all'unica direzione consentita a tutti i veicoli»;

4) al numero 53-*bis*), dopo la parola: «ciclisti» sono inserite le seguenti: «, conducenti di ciclomotori e di motocicli»;

5) dopo il numero 54) è inserito il seguente:

«54-*bis*) Zona ciclabile: zona urbana in cui vigono particolari regole di circolazione con priorità per i velocipedi, delimitata lungo le vie di accesso dagli appositi segnali di inizio e fine»;

6) dopo il numero 55) è inserito il seguente:

«55-*bis*) Zona di attestamento ciclabile: tratto di carreggiata compreso tra due linee di arresto, destinato all'accumulo e alla manovra dei velocipedi in attesa di via libera»;

c) all'articolo 7:

1) al comma 1:

1.1) alla lettera *i)*, dopo le parole: «riservare strade» sono inserite le seguenti: «o singole corsie»;

1.2) la lettera i-*bis*) è sostituita dalla seguente:

«i-*bis*) consentire su determinate strade a senso unico di marcia, ove il limite massimo di velocità sia inferiore o uguale a 30 km/h, la circolazione dei velocipedi in senso opposto, attraverso la realizzazione di corsie ciclabili per doppio senso ciclabile, nei soli casi in cui non sia possibile l'inserimento di piste ciclabili»;

1.3) la lettera i-*ter*) è abrogata;

1.4) è aggiunta, in fine, la seguente lettera:

«i-*quater*) istituire la zona di attestamento ciclabile, in determinate intersezioni semaforizzate su strade con una corsia per senso di marcia e con velocità consentita inferiore o uguale a 50 km/h e nelle quali è presente una pista ciclabile laterale, di norma a destra, o una corsia ciclabile»;

2) dopo il comma 11-*bis* è inserito il seguente:

«11-*ter*. I comuni provvedono a delimitare le zone ciclabili, in cui può essere limitata o esclusa la circolazione di alcune categorie di veicoli, sono realizzate misure di moderazione del traffico e non è consentito superare il limite di velocità di 30 km/h»;

d) all'articolo 40, dopo il comma 5 è inserito il seguente:

«5-*bis*. Nella zona di attestamento ciclabile, la prima striscia trasversale continua, nel senso di marcia, indica il limite prima del quale i conducenti dei veicoli diversi dai velocipedi hanno l'obbligo di fermarsi mentre la seconda striscia indica il limite per i soli velocipedi, ai fini del rispetto delle prescrizioni semaforiche»;

e) all'articolo 68, il comma 2 è sostituito dal seguente:

«2. I dispositivi di segnalazione di cui al comma 1, lettera *c)*, devono essere presenti e funzionanti secondo quanto previsto dall'articolo 152, comma 1»;

f) all'articolo 143, dopo il comma 2 è inserito il seguente:

«2-*bis*. La disposizione del comma 2 non si applica ai velocipedi nelle zone di attestamento ciclabili, nelle strade urbane ciclabili e nelle zone ciclabili, in cui i velocipedi possono occupare qualunque posizione sulla carreggiata. Nelle corsie ciclabili i velocipedi devono occupare la parte più esterna della corsia»;

g) all'articolo 145:

1) il comma 4-*bis* è sostituito dal seguente:

«4-*bis*. Nelle aree pedonali, nelle strade urbane ciclabili e nelle zone ciclabili i conducenti dei veicoli a motore ammessi alla circolazione, nel rispetto delle regole generali della precedenza, devono prestare particolare attenzione ai pedoni e ai ciclisti»;

2) il comma 4-*ter* è sostituito dal seguente:

«4-*ter*. I conducenti dei veicoli a motore devono dare la precedenza ai velocipedi circolanti sulle corsie ciclabili delimitate da striscia discontinua»;

h) all'articolo 148, il comma 9-*bis* è sostituito dal seguente:

«9-*bis*. Il sorpasso dei velocipedi da parte dei veicoli a motore deve essere effettuato con adeguato distanziamento laterale in funzione della velocità rispettiva e dell'ingombro del veicolo a motore, per tener conto della ridotta stabilità dei velocipedi, mantenendo, ove le condizioni della strada lo consentano, la distanza di sicurezza di almeno 1,5 metri. Chiunque viola le disposizioni del presente comma è soggetto alle sanzioni amministrative di cui al comma 16, primo periodo»;

i) all'articolo 150, il comma 2-*bis* è abrogato;

l) all'articolo 153, comma 1, primo periodo, le parole: «a motore» sono soppresse;

m) all'articolo 154:

1) al comma 2 sono aggiunte, infine, le seguenti parole: «; dette segnalazioni non devono essere effettuate nella zona di attestamento ciclabile»;

2) dopo il comma 3 è inserito il seguente:

«3-*bis*. Ai conducenti di velocipedi è consentito cambiare direzione all'interno della zona di attestamento ciclabile per compiere le manovre consentite, nella sola fase di rosso semaforico»;

n) all'articolo 182:

1) al comma 1-*bis* sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: «, sugli itinerari ciclopedonali e nelle zone ciclabili»;

2) il comma 9-*ter* è abrogato;

o) all'articolo 208, comma 4, lettera *c)*, le parole: «e ciclisti» sono sostituite dalle seguenti: «, ciclisti e conducenti di ciclomotori e di motocicli».

2. Le condizioni per la realizzazione della corsia ciclabile di cui all'articolo 3, comma 1, numero 12-*bis*), del codice di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come sostituito dal comma 1 del presente articolo, nonché la relativa segnaletica, in ambito sia urbano sia extraurbano, sono stabilite con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da adottare entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, sentita la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281.

Art. 16.

Circolazione dei motocicli su autostrade e strade extraurbane principali

1. All'articolo 175 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, dopo il comma 2 è inserito il seguente:

«2-*bis*. In deroga a quanto previsto dal comma 2, lettera *a)*, sulle autostrade e sulle strade di cui al comma 1 è consentita la circolazione dei motocicli di cilindrata non inferiore a 120 centimetri cubici se a motore termico ovvero di potenza non inferiore a 6 kW se a motore elettrico solo se condotti da un soggetto maggiorenne».

TITOLO III

DEI SEGNALI E DELLE REGOLE DI COMPORTAMENTO IN CASI PARTICOLARI

Capo I

DEI PASSAGGI A LIVELLO

Art. 17.

Modifiche in materia di sicurezza dei passaggi a livello ferroviari

1. Al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 25, dopo il comma 1-*quinquies* è inserito il seguente:

«1-*sexies*. Nel caso in cui l'attraversamento comporti un'altezza libera inferiore a quella minima prevista dalle norme per le costruzioni, il segnalamento, realizzato secondo le modalità previste dal regolamento, deve essere definito con apposita convenzione tra gli enti proprietari delle infrastrutture interessate dall'attraversamento stesso»;

b) all'articolo 40, comma 5, le parole: «o il segnale di "passaggio a livello"» sono soppresse e sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: «nonché in corrispondenza dei passaggi a livello dotati di dispositivi luminosi o del segnale "fermarsi e dare precedenza"»;

c) all'articolo 44, dopo il comma 2 è inserito il seguente:

«2-*bis*. In corrispondenza dei passaggi a livello sprovvisti di barriere o semibarriere può essere collocato, sulla destra della strada, a cura e spese del gestore della ferrovia, un dispositivo luminoso a due luci rosse lampeggianti alternativamente, che entra in funzione, integrato da un dispositivo di segnalazione acustica, per avvertire in tempo utile del passaggio del treno. L'installazione di tali dispositivi è obbligatoria in caso di visibilità insufficiente»;

d) all'articolo 145, comma 7, le parole: «ferroviarie o» sono soppresse;

e) all'articolo 147:

1) il comma 2 è sostituito dal seguente:

«2. Prima di impegnare un passaggio a livello senza barriere o semibarriere e senza i dispositivi di segnalazione luminosa o acustica previsti dall'articolo 44, gli utenti della strada:

a) nei casi in cui la segnaletica indichi il solo obbligo di dare la precedenza, devono assicurarsi che nessun treno sia in vista e, in caso affermativo, attraversare rapidamente il passaggio a livello; in caso contrario devono fermarsi, prima della linea di arresto discontinua, senza impegnare il passaggio a livello e riprendere la marcia dopo il passaggio del treno;

b) nei casi in cui la segnaletica indichi l'obbligo di fermarsi e dare la precedenza, devono fermarsi, in ogni caso, prima della linea di arresto continua e attraversare rapidamente il passaggio a livello solo nel caso in cui non vi sia alcun treno in vista»;

2) dopo il comma 2 è inserito il seguente:

«2-*bis*. Nel caso di passaggi a livello senza barriere o semibarriere dotati dei dispositivi di segnalazione luminosa o acustica previsti dall'articolo 44, gli utenti della strada devono fermarsi prima della linea di arresto continua qualora tali dispositivi siano in funzione»;

3) il comma 3 è sostituito dal seguente:

«3. Gli utenti della strada non devono impegnare o attraversare un passaggio a livello protetto con barriere o semibarriere quando:

a) le barriere o le semibarriere siano chiuse o in movimento di chiusura;

b) le barriere o le semibarriere siano in movimento di apertura;

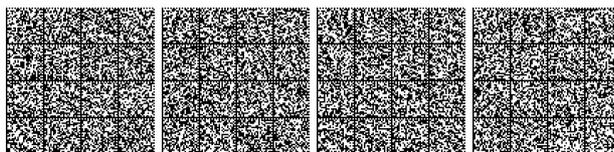
c) siano in funzione i dispositivi di segnalazione luminosa o acustica previsti dall'articolo 44;

d) siano in funzione i mezzi sostitutivi delle barriere o semibarriere previsti dal medesimo articolo»;

4) al comma 3-*bis*, le parole: «dal comma 3» sono sostituite dalle seguenti: «dai commi 2-*bis* e 3, nel caso in cui siano presenti i dispositivi di segnalazione luminosa,» e le parole: «conformi alle caratteristiche specificate dall'articolo 192 del regolamento» sono sostituite dalle seguenti: «approvati od omologati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti»;

5) dopo il comma 3-*bis* è inserito il seguente:

«3-*ter*. L'accertamento delle violazioni delle disposizioni di cui ai commi 2-*bis* e 3, nel caso in cui siano presenti i dispositivi di segnalazione luminosa, può essere effettuato dopo almeno tre secondi dall'entrata in funzione dei medesimi dispositivi»;

6) al comma 4, dopo le parole: «Gli utenti della strada» sono inserite le seguenti: «non devono impegnare un passaggio a livello quando non hanno la possibilità di proseguire e sgombrare in breve tempo l'attraversamento e, in ogni caso,», dopo le parole: «arresto forzato del veicolo» sono inserite le seguenti: «o di intrappolamento tra le barriere,» e dopo le parole: «portarlo fuori dei binari» sono inserite le seguenti: «, eventualmente anche abbattendo le barriere,»;

7) il comma 5 è sostituito dal seguente:

«5. Chiunque, in violazione delle disposizioni dei commi 2, 2-*bis* e 3, lettere *a)*, *c)* e *d)*, impegna o attraversa un passaggio a livello con o senza barriere o semibarriere è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 200 a euro 800. La medesima sanzione si applica in caso di violazione delle disposizioni del comma 4, primo periodo. Chiunque, in violazione delle disposizioni del comma 3, lettera *b)*, impegna o attraversa un passaggio a livello con barriere o semibarriere è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 87 a euro 344»;

8) al comma 6, dopo le parole: «in una violazione di cui al comma 5» sono inserite le seguenti: «, primo e secondo periodo,»;

9) il comma 6-*bis* è sostituito dal seguente:

«6-*bis*. L'installazione dei dispositivi di cui al comma 3-*bis* è consentita anche al gestore dell'infrastruttura ferroviaria, a sue spese, previa convenzione con l'ente proprietario o gestore della strada».

2. Dall'attuazione del presente articolo non devono derivare nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica. Gli enti gestori provvedono a tali adempimenti nell'ambito delle risorse ordinariamente finalizzate alla manutenzione.

Art. 18.

Disposizioni in materia di mobilità delle persone con disabilità visiva

1. All'articolo 41, comma 5, alinea, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, il primo periodo è sostituito dal seguente: «Al fine di agevolare la mobilità delle persone con disabilità visiva, gli attraversamenti pedonali semaforizzati possono essere dotati di segnalazioni acustiche di indicazione dello stato di accensione delle luci nonché di guide tattili a pavimento idonee all'individuazione dei pali di sostegno delle lanterne semaforiche».

Art. 19.

Disposizioni in materia di sicurezza delle gallerie ferroviarie

1. All'articolo 13, comma 17-*bis*, del decreto-legge 31 dicembre 2020, n. 183, convertito, con modificazioni, dalla legge 26 febbraio 2021, n. 21, sono aggiunti, in fine, i seguenti periodi: «Nelle more dell'adozione del decreto di cui al primo periodo, in caso di incidente, i gestori assicurano, con oneri a proprio carico, l'accessibilità in sicurezza delle gallerie di lunghezza superiore a 1.000 metri alle squadre di soccorso e ai vigili del fuoco, mediante la predisposizione di attrezzature, mezzi e dotazioni specialistiche idonei. A tal fine, sulla base dell'analisi e della ricognizione delle specifiche situazioni territoriali, i gestori predispongono, nell'ambito delle risorse disponibili per la gestione e la manutenzione della rete, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, in collaborazione con il Corpo nazionale dei vigili del fuoco, il programma annuale recante le modalità operative di accesso in sicurezza delle squadre di soccorso e dei vigili del fuoco. Di tale programma i gestori informano annualmente il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali».

Capo II

AUTO DI SICUREZZA – SAFETY CAR, PANNELLI CON VALORE PRESCRITTIVO E OSSERVANZA RIGOROSA DELL'OBBLIGO DI CIRCOLAZIONE A DESTRA

Art. 20.

Modifiche al codice della strada in materia di norme di comportamento a tutela della sicurezza delle persone esposte al traffico

1. Al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 43:

1) al comma 5, dopo le parole: «o con la sicurezza della circolazione» sono inserite le seguenti: «o con la protezione degli operatori stradali»;

2) dopo il comma 5 sono inseriti i seguenti:

«5-*bis*. Sulle strade con carreggiate indipendenti o separate da spartitraffico, al fine di prevenire situazioni di pericolo derivanti dalla presenza di persone sulla carreggiata, dall'installazione o rimozione di segnaletica per cantieri, da incidenti o da altri eventi imprevedibili, il rallentamento graduale della marcia dei veicoli e l'eventuale regolazione del flusso veicolare può avvenire anche mediante l'impiego di veicoli degli organi di polizia stradale di cui all'articolo 12, commi 1, 2 e 3, nonché dei soggetti in possesso dell'abilitazione prevista dal comma 3-*bis* del medesimo articolo 12.

5-*ter*. I veicoli di cui al comma 5-*bis*, impiegati nelle attività di cui al medesimo comma, devono tenere in funzione il dispositivo supplementare a luce lampeggiante unitamente a un pannello rettangolare recante la scritta: "auto di sicurezza – *safety car*". Con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, da adottare, d'intesa con il Ministero dell'interno, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, sono stabilite le modalità di esecuzione della procedura di rallentamento graduale della marcia dei veicoli e di eventuale regolazione del flusso veicolare nei casi di cui al comma 5-*bis* nonché le caratteristiche dei veicoli impiegati, delle attrezzature e dei dispositivi supplementari di equipaggiamento degli stessi»;

b) all'articolo 177:

1) dopo il comma 3 è inserito il seguente:

«3-*bis*. Nelle situazioni di cui all'articolo 43, comma 5-*bis*, è vietato il sorpasso dei veicoli impiegati nella procedura di rallentamento graduale della marcia dei veicoli e di eventuale regolazione del flusso veicolare di cui al medesimo comma 5-*bis*. Nelle medesime situazioni di cui al primo periodo, i conducenti dei veicoli che seguono devono rallentare gradualmente, attivare la segnalazione luminosa di pericolo di cui all'articolo 151,

comma 1, lettera *f)*, e osservare le eventuali prescrizioni imposte dai soggetti di cui all'articolo 12, commi 1, 2, 3 e 3-*bis*, impiegati nella procedura di cui all'articolo 43, comma 5-*bis*»;

2) dopo il comma 5 è aggiunto il seguente:

«5-*bis*. Chiunque viola le disposizioni del comma 3-*bis* è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 167 a euro 665. Alle violazioni di cui al presente comma consegue la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da uno a tre mesi, ai sensi del capo I, sezione II, del titolo VI. Se le violazioni sono commesse da un conducente in possesso della patente di guida da meno di tre anni, la durata della sospensione è da tre a sei mesi».

Art. 21.

Uso dei pannelli a messaggio variabile con valore prescrittivo

1. All'articolo 41 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, dopo il comma 19 sono aggiunti i seguenti:

«19-*bis*. Ai fini dell'applicazione delle sanzioni amministrative previste dal presente codice, i segnali luminosi di pericolo e di prescrizione e i segnali a messaggio variabile devono essere dotati di sistemi di controllo a distanza in grado di certificarne il momento di accensione o spegnimento e il regolare funzionamento. Di ogni operazione, anche automatica, di accensione, spegnimento o modifica del contenuto del messaggio deve essere conservata idonea registrazione in grado di certificare l'orario e il corretto svolgimento delle operazioni stesse. L'orario di effettivo funzionamento registrato deve essere certificato conforme al tempo coordinato universale (UTC). Nei provvedimenti di cui all'articolo 5, comma 3, che impongono obblighi, divieti e limitazioni resi noti mediante i segnali luminosi di prescrizione e i segnali a messaggio variabile, devono essere indicati le modalità e i tempi di funzionamento dei segnali e di accensione e spegnimento degli stessi.

19-*ter*. I segnali a messaggio variabile devono essere utilizzati esclusivamente per fornire indicazioni di pericolo o di prescrizione nonché informazioni utili alla guida relative alla strada su cui sono installati e agli itinerari o ambiti a essa correlati. Tali indicazioni sono fornite con segnali di dimensioni, colori e forme uguali a quelle dei corrispondenti segnali verticali. Nei comuni classificati a vocazione turistica le informazioni fornite attraverso i segnali a messaggio variabile possono prevedere anche l'impiego alternato di lingue straniere.

19-*quater*. Dall'attuazione di quanto previsto dai commi 19-*bis* e 19-*ter* non devono derivare nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica. Gli enti interessati provvedono agli adempimenti ivi previsti nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente».

Art. 22.

Misure per contrastare il rischio della circolazione contromano, osservanza rigorosa dell'obbligo di circolazione a destra per i mezzi pesanti e divieto di occupazione della sede stradale

1. Al fine di contrastare il rischio della circolazione contromano, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da adottare entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, sono definiti le caratteristiche, le modalità e i tempi di attuazione della segnaletica obbligatoria da installare, nelle strade a doppia carreggiata, nei punti di possibile imbocco contromano.

2. All'articolo 143, comma 12, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: «Qualora dalla circolazione contromano di un veicolo ai sensi del presente comma derivi un incidente con morte o lesioni personali gravi o gravissime, è sempre disposta la confisca del predetto veicolo».

3. All'articolo 176, comma 9, del codice di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: «Nei tratti autostradali in cui vige il divieto di sorpasso di cui all'articolo 148, comma 14, qualunque sia il numero di corsie per carreggiata e salva diversa segnalazione, ai conducenti di veicoli per cui vale il predetto divieto è fatto obbligo di impegnare unicamente la corsia più vicina al margine destro della carreggiata».

4. All'articolo 20, comma 1, del codice di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: «o pregiudizio della sicurezza stradale».

TITOLO IV

DELLA SOSTA, DELLA CIRCOLAZIONE IN CASI PARTICOLARI E DELLE STRADE

Capo I

DELLA DISCIPLINA E DELLA TARIFFAZIONE DELLA SOSTA

Art. 23.

Modifiche al codice della strada in materia di disciplina della sosta

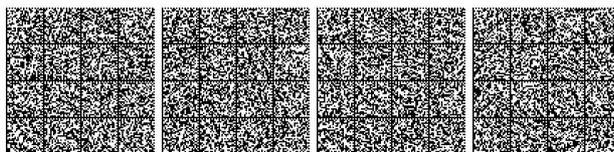
1. Al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 7:

1) al comma 1:

1.1) alla lettera *d)*, numero 4), sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: «o alla ricarica di tali veicoli»;

1.2) alla lettera *d)*, il numero 5) è sostituito dal seguente:

«5) dei veicoli, per la salita e la discesa dei passeggeri o per il carico e lo scarico delle cose, in prossimità di stazioni ferroviarie, aeroporti, porti, capilinea del trasporto pubblico e altri luoghi di interscambio o di attrazione di flussi rilevanti»;

1.3) la lettera *f)* è sostituita dalla seguente:

«*f)* stabilire, previa deliberazione della giunta, fasce di sosta laterale e parcheggi nei quali la sosta dei veicoli è subordinata al pagamento di una somma di denaro; con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti sono individuati le modalità di riscossione del pagamento e, in particolare, le caratteristiche, le modalità costruttive e i criteri di installazione e di manutenzione dei dispositivi di controllo della durata della sosta, le categorie dei veicoli esentati nonché, previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, i limiti massimi delle tariffe»;

1.4) alla lettera *g)*, la parola: «cose » è sostituita dalla seguente: «merci»;

2) il comma 5 è abrogato;

3) al comma 6 è aggiunto, in fine, il seguente periodo: «Tali aree sono considerate ad uso pubblico nel caso in cui l'accesso sia indiscriminato, ancorché subordinato al pagamento di una tariffa o regolato da barriere o altri dispositivi mobili»;

4) al comma 8, dopo il primo periodo è inserito il seguente: «Il comune individua con motivata determinazione la quota di aree destinate al parcheggio senza custodia o senza dispositivi di controllo, tenuto conto dell'esigenza di garantire adeguato numero di stalli non assoggettati al pagamento, anche con limitazione temporale della durata del parcheggio»;

b) all'articolo 42, il comma 2 è sostituito dal seguente:

«2. Sono altresì segnali complementari i dispositivi e gli interventi sull'infrastruttura stradale che comunque contengono un elemento di segnalamento, destinati a impedire la sosta, a moderare il traffico o a rallentare la velocità dei veicoli»;

c) all'articolo 188, il comma 3-*bis* è sostituito dal seguente:

«3-*bis*. Ai veicoli al servizio di persone con disabilità titolari del contrassegno speciale ai sensi dell'articolo 381, comma 2, del regolamento, fermi restando gli stalli ad essi riservati, è consentito sostare gratuitamente nelle aree di sosta o parcheggio a pagamento».

2. Con riferimento alle disposizioni di cui all'articolo 188, comma 3-*bis*, del codice di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come sostituito dal comma 1, lettera *c)*, del presente articolo, resta fermo quanto previsto dall'articolo 1, comma 1-*ter*, secondo periodo, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2021, n. 156.

Art. 24.

Modifiche al codice della strada in materia di sanzioni per violazioni della disciplina della sosta e delle zone a traffico limitato

1. Al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 7:

1) al comma 14 sono aggiunti, in fine, i seguenti periodi: «Nei casi di sosta vietata, in cui la violazione si prolunghi oltre ventiquattro ore, la sanzione amministrativa pecuniaria indicata nel primo periodo è applicata per ogni periodo di ventiquattro ore, per il quale si protrae la violazione. Nel caso di violazione per superamento dei limiti temporali di sosta consentiti ai sensi dell'articolo 157, comma 6, la sanzione amministrativa è del pagamento di una somma da euro 26 a euro 102. Qualora la violazione di cui al quarto periodo si protragga nel tempo, la sanzione è calcolata moltiplicando gli importi stabiliti dal quarto periodo per il numero intero dei periodi di tempo massimo consentito compresi nel tempo intercorso dall'inizio della violazione fino al momento dell'accertamento, comunque fino a un importo massimo pari al quadruplo degli importi stabiliti dal quarto periodo»;

2) dopo il comma 14 sono inseriti i seguenti:

«14-*bis*. La sanzione di cui al comma 14, secondo periodo, si applica anche in caso di violazione della limitazione della circolazione nella zona tariffata di cui al comma 9, consistente nel mancato pagamento dell'intera somma prevista. Al fine di consentire il recupero della tariffa non corrisposta, in tali casi, la sanzione di cui al comma 14, secondo periodo, è maggiorata di una somma corrispondente alla tariffa dell'intero periodo tariffato per il giorno di calendario in cui avviene l'accertamento. La sanzione e la relativa maggiorazione per il recupero della tariffa si applicano per ogni periodo di ventiquattro ore in cui si protrae la violazione.

14-*ter*. Nel caso di violazione della limitazione della circolazione nella zona tariffata di cui al comma 9 per insufficiente pagamento della somma prevista, alla sanzione di cui al comma 14, primo periodo, si applica la seguente disciplina:

a) nel caso in cui l'accertamento della violazione avvenga entro il 10 per cento del tempo per cui è stata corrisposta la tariffa, non si applica alcuna sanzione;

b) nel caso in cui l'accertamento della violazione avvenga oltre il 10 per cento ed entro il 50 per cento del tempo per cui è stata corrisposta la tariffa, si applica la sanzione di cui al comma 14, secondo periodo, ridotta nella misura del 50 per cento;

c) nel caso in cui l'accertamento della violazione avvenga oltre il 50 per cento del tempo per cui è stata corrisposta la tariffa, si applica la sanzione di cui al comma 14, secondo periodo.

14-*quater*. Allo scopo di consentire il recupero della tariffa non corrisposta, nei casi indicati al comma 14-*ter*, lettere *b)* e *c)*, le sanzioni previste sono maggiorate di un importo corrispondente alla tariffa non corrisposta. Le sanzioni e le relative maggiorazioni si applicano per ogni periodo di ventiquattro ore in cui si protrae la violazione»;

3) il comma 15 è sostituito dal seguente:

«15. Le sanzioni di cui al comma 14, primo periodo, si applicano anche in caso di violazione della sosta tariffata di cui al comma 1, lettera *f)*. In tali casi, al fine di consentire il recupero della tariffa non corrisposta, quando la violazione consiste nel mancato pagamento dell'intera somma prevista, la sanzione di cui al comma 14, pri-

mo periodo, è maggiorata di un importo pari alla tariffa corrispondente all'intero periodo tariffato nel giorno di calendario in cui avviene l'accertamento. Fuori dei casi di cui al primo e al secondo periodo, quando la violazione della sosta tariffata consiste nel pagamento insufficiente, si applica la seguente disciplina:

a) nel caso in cui l'accertamento della violazione avvenga entro il 10 per cento del tempo per cui è stata corrisposta la tariffa, non si applica alcuna sanzione;

b) nel caso in cui l'accertamento della violazione avvenga oltre il 10 per cento ed entro il 50 per cento del tempo per cui è stata corrisposta la tariffa, si applica la sanzione di cui al comma 14, primo periodo, ridotta nella misura del 50 per cento;

c) nel caso in cui l'accertamento della violazione avvenga oltre il 50 per cento del tempo per cui è stata corrisposta la tariffa, si applica la sanzione di cui al comma 14, primo periodo»;

4) dopo il comma 15 è inserito il seguente:

«15.1. Allo scopo di consentire il recupero della tariffa non corrisposta, nei casi indicati dal comma 15, lettere *b)* e *c)*, le sanzioni previste sono maggiorate di un importo corrispondente all'intero periodo tariffato nel giorno di calendario in cui avviene l'accertamento. Quando la sosta senza pagamento o con pagamento insufficiente si protragga oltre le ore 24 del giorno dell'accertamento, le sanzioni e le relative maggiorazioni si applicano per ogni periodo di ventiquattro ore in cui si protrae la violazione. Nei casi in cui la sosta tariffata sia anche limitata nella durata massima, si applicano le sanzioni di cui al comma 14, quarto periodo, secondo le disposizioni e nei modi indicati nel quinto periodo del medesimo comma»;

b) all'articolo 158:

1) il comma 4-*bis* è sostituito dal seguente:

«4-*bis*. Chiunque viola le disposizioni del comma 2, lettera *g)*, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 165 a euro 660 per i ciclomotori e i motoveicoli a due ruote e da euro 330 a euro 990 per i restanti veicoli»;

2) il comma 5 è sostituito dal seguente:

«5. Chiunque viola le disposizioni del comma 1, lettere *a)*, *b)*, *c)*, *d)*, *e)*, *g)*, *h)*, h-*bis*) e h-*ter*), e del comma 2, lettera *i)*, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 41 a euro 168 per i ciclomotori e i motoveicoli a due ruote e da euro 87 a euro 344 per i restanti veicoli»;

3) dopo il comma 5 è inserito il seguente:

«5-*bis*. Chiunque viola le disposizioni del comma 1, lettera *f)*, e del comma 2, lettere *d)* e *h)*, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 87 a euro 328 per i ciclomotori e i motoveicoli a due ruote e da euro 165 a euro 660 per i restanti veicoli».

Art. 25.

Modifiche al codice della strada in materia di circolazione fuori dei centri abitati

1. All'articolo 6 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) dopo il comma 1-*quinquies* è inserito il seguente:

«1-*sexies*. Per straordinarie e motivate esigenze connesse alla tutela di particolari ambiti di rilevanza culturale, paesaggistica o naturalistica tutelati dall'UNESCO, comunque per periodi non superiori a cinque mesi all'anno, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano e gli enti proprietari e gestori delle infrastrutture stradali interessate, per quanto di competenza, possono istituire zone a traffico limitato territoriali. Le disposizioni di cui al primo periodo non si applicano alle strade di tipo A e B di cui all'articolo 2 eventualmente ricadenti nelle zone a traffico limitato territoriali, né alle strade o zone in ambito urbano qualora per esse sia adottata una disciplina più restrittiva ai sensi dell'articolo 7. Le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano definiscono la perimetrazione e i criteri delle zone a traffico limitato territoriali, verificando che l'istituzione della zona a traffico limitato assicuri adeguate condizioni di circolazione e di sicurezza stradale anche sulla rete viaria esterna alle predette zone. La proposta di istituzione della zona a traffico limitato è adottata sentiti il prefetto o i prefetti competenti per territorio, limitatamente agli aspetti riguardanti la sicurezza della circolazione stradale. Gli enti proprietari delle strade interessate provvedono all'apposizione della relativa segnaletica e al controllo del rispetto dei divieti e delle limitazioni. L'apposizione della segnaletica non è necessaria nel caso in cui il perimetro della zona a traffico limitato territoriale coincida con i confini di una o più regioni, province o comuni, a condizione che di tale divieto sia data comunicazione con tutti i mezzi di informazione disponibili, con un preavviso di almeno tre mesi rispetto alla data di entrata in vigore, e che i siti *internet* istituzionali degli enti interessati diano informazioni sulla durata del divieto per l'intero periodo. Il controllo della circolazione in tali zone può essere effettuato mediante i sistemi di controllo automatico degli accessi, di cui all'articolo 201, comma 1-*bis*, lettera *g)*»;

b) il comma 8 è sostituito dal seguente:

«8. Le autorità che hanno disposto la sospensione o la limitazione della circolazione di cui ai commi 1, 1-*sexies* e 4, lettere *a)* e *b)*, possono accordare, per esigenze gravi e indifferibili o per accertate necessità, deroghe o permessi, subordinati a speciali condizioni e cautele. L'accesso alle zone a traffico limitato per le categorie autorizzate non può in ogni caso essere a titolo oneroso. Per la gestione di eventuali deroghe ai divieti e alle limitazioni possono essere utilizzati dispositivi telematici installati sui veicoli, le cui caratteristiche sono definite con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'interno, previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281»;

c) dopo il comma 12 è inserito il seguente:

«12-*bis*. Chiunque non ottempera ai provvedimenti di sospensione adottati ai sensi del comma 1-*sexies* è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 87 a euro 344».

Art. 26.

Modifica alla legge 24 novembre 1981, n. 689

1. All'articolo 27, sesto comma, della legge 24 novembre 1981, n. 689, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: «Per le sanzioni amministrative per violazione delle disposizioni del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, la maggiorazione non può comunque essere superiore ai tre quinti dell'importo della sanzione».

Capo II

DELLA CIRCOLAZIONE IN CASI PARTICOLARI E DELLE STRADE

Art. 27.

Modifiche al codice della strada in materia di circolazione in ambito urbano e fasce di rispetto per particolari categorie di strade

1. All'articolo 7 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, la lettera *b)* è sostituita dalla seguente:

«*b)* limitare la circolazione di tutte o di alcune categorie di veicoli nei casi in cui risulti necessario, congiuntamente, nel rispetto dei criteri di proporzionalità e adeguatezza, ridurre le emissioni derivanti dal traffico veicolare in relazione ai livelli delle sostanze inquinanti nell'aria nonché tutelare il patrimonio culturale, tenuto conto, comunque, delle esigenze di mobilità e di tutela della produzione. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica e con il Ministro della cultura, previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, sono individuati le tipologie dei comuni che possono avvalersi della facoltà di cui alla presente lettera, le categorie dei veicoli non soggetti alle predette limitazioni, i parametri di qualità dell'aria ai quali è subordinata l'attivazione delle limitazioni consentite dalla presente disposizione nonché i livelli minimi di servizio pubblico da assicurare comunque nelle aree oggetto delle citate limitazioni»;

b) dopo il comma 10 è inserito il seguente:

«10-*bis*. In deroga a quanto previsto dal comma 10, i comuni, qualora si renda necessario disporre divieti o limitazioni alla circolazione con carattere di urgenza, anche in riferimento alla facoltà di cui al comma 1, lettera *b)*, in determinati ambiti stradali coincidenti con zone già istituite o con l'intero centro abitato, comunicano l'entrata in vigore del divieto o della limitazione con almeno ventiquattro ore di preavviso attraverso i mezzi di informazione disponibili».

2. All'articolo 16 del codice di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, dopo il comma 1 è inserito il seguente:

«1-*bis*. Le disposizioni di cui al comma 1 possono essere derogate per le sedi stradali ubicate su ponti, su viadotti o in gallerie, ovvero in presenza di particolari circostanze o di condizioni orografiche. Tali deroghe, anche con riguardo alle diverse tipologie di divieto, sono disciplinate con apposito decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti».

Art. 28.

Modifica al codice della strada in materia di regolamentazione della circolazione in ambito portuale

1. All'articolo 6, comma 7, primo periodo, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, dopo le parole: «capo di circondario» sono inserite le seguenti: «o al Presidente dell'Autorità di sistema portuale, ove istituita».

Art. 29.

Modifica al codice della strada in materia di circolazione di macchine agricole

1. All'articolo 57, comma 1, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, il primo periodo è sostituito dal seguente: «Le macchine agricole sono macchine a ruote o a cingoli destinate a essere impiegate nelle attività di cui all'articolo 2135 del codice civile e nelle attività di gestione forestale e possono, in quanto veicoli, circolare su strada: *a)* per il proprio trasferimento; *b)* per il trasporto, per conto delle aziende agricole e forestali, di prodotti, sostanze di uso agrario e attrezzature destinate all'esecuzione delle attività di cui all'articolo 2135 del codice civile e delle attività di gestione forestale; *c)* per il trasporto di addetti alle lavorazioni nonché, nell'ambito delle attività dirette alla fornitura di beni o servizi ai sensi dell'articolo 2135, terzo comma, del codice civile, per il trasporto di soggetti in visita presso le aziende agricole, interessati a conoscere il contesto ambientale e territoriale in cui si svolgono le attività dell'impresa agricola».

Art. 30.

Locazione senza conducente

1. All'articolo 84 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) il comma 3-*bis* è sostituito dal seguente:

«3-*bis*. L'impresa autorizzata all'esercizio dell'attività di trasporto di persone su strada può utilizzare autobus locati senza conducente sulla base di un contratto di locazione stipulato con un'impresa locatrice stabilita in uno Stato membro dell'Unione europea, a condizione che i suddetti veicoli risultino immatricolati o messi in circolazione conformemente alla legislazione di qualsiasi Stato membro»;

b) al comma 4:

1) alla lettera b-*bis*), le parole: «i veicoli di cui all'articolo 87, comma 2,» sono soppresse;

2) dopo la lettera b-*bis*) è aggiunta la seguente:

«b-*ter*) i veicoli, aventi più di nove posti compreso quello del conducente, destinati al trasporto di persone».

Art. 31.

Veicoli adibiti al trasporto di denaro o di valori

1. In conformità alle disposizioni di cui all'articolo 13, paragrafo 1, lettera *m)*, del regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 marzo 2006, l'articolo 179, comma 1, primo periodo, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, non si applica ai veicoli speciali adibiti al trasporto di denaro o di valori nel territorio nazionale.

Art. 32.

Circolazione di veicoli di interesse storico e collezionistico

1. All'articolo 1 del decreto-legge 12 settembre 2023, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 novembre 2023, n. 155, il comma 2-*ter* è sostituito dal seguente:

«2-*ter*. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica, da adottare entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, sono individuate modalità agevolate di accesso dei veicoli di interesse storico e collezionistico, di cui all'articolo 60 del codice di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, alle aree soggette alle limitazioni della circolazione di cui al comma 2 del presente articolo».

Art. 33.

Modifica al codice della strada in materia di circolazione nelle isole minori

1. All'articolo 8, comma 1, primo periodo, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, le parole: «il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentite le regioni» sono sostituite dalle seguenti: «il presidente della regione territorialmente competente, sentita la prefettura-ufficio territoriale del Governo».

Art. 34.

Disposizioni in materia di rimorchi

1. All'articolo 56, comma 4, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, dopo le parole: «e trainabili da» sono inserite le seguenti: «motoveicoli di cui all'articolo 53 e da».

TITOLO V

DELEGA AL GOVERNO E DELEGIFICAZIONE IN MATERIA DI CIRCOLAZIONE STRADALE E DISPOSIZIONI FINALI

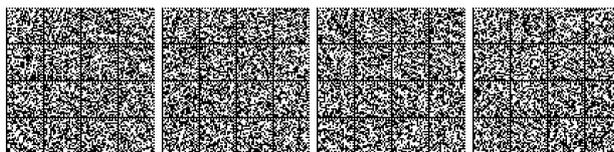
Art. 35.

Delega al Governo per la revisione e il riordino della disciplina concernente la motorizzazione e la circolazione stradale

1. Il Governo è delegato ad adottare, entro dodici mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, uno o più decreti legislativi recanti disposizioni per rivedere e riordinare la legislazione vigente concernente la disciplina della motorizzazione e della circolazione stradale, recata dal codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, apportandovi le modifiche necessarie in conformità ai principi e criteri direttivi di cui ai commi 2, 3 e 4 del presente articolo e introducendo le necessarie disposizioni di carattere transitorio. I decreti legislativi di cui al primo periodo sono adottati previa deliberazione del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'interno, con il Ministro della giustizia e con gli altri Ministri interessati, previo parere del Consiglio di Stato e della Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, che sono resi entro il termine di trenta giorni dalla data di trasmissione di ciascuno schema di decreto legislativo, decorso il quale il Governo può comunque procedere. Lo schema di ciascun decreto legislativo, corredato di un testo a fronte tra la normativa vigente e le modifiche ad essa apportate, è successivamente trasmesso alle Camere per l'espressione dei pareri delle Commissioni parlamentari competenti per materia e per i profili finanziari, che si pronunciano entro il termine di sessanta giorni dalla data di trasmissione, decorso il quale il decreto legislativo può essere comunque adottato. Se il termine previsto per il parere scade nei quaranta giorni che precedono la scadenza del termine previsto al primo periodo o successivamente, quest'ultimo è prorogato di centoventi giorni. Il Governo, qualora non intenda conformarsi al parere parlamentare, trasmette nuovamente i testi alle Camere con le sue osservazioni e con eventuali modificazioni, corredate dei necessari elementi integrativi di informazione e motivazione. Le Commissioni competenti per materia e per i profili finanziari possono esprimersi sulle osservazioni del Governo entro venti giorni dalla trasmissione. Decorso tale termine, il decreto legislativo può essere comunque emanato.

2. I decreti legislativi di cui al comma 1, che recepiscono comunque le disposizioni di cui alla presente legge, sono improntati, secondo criteri di essenzialità, semplicità e chiarezza, ai seguenti principi di carattere generale:

a) miglioramento della qualità, della trasparenza e dell'efficienza dell'azione amministrativa, anche attraverso la completa digitalizzazione e automazione delle procedure, con particolare riguardo a quelle relative ai veicoli pesanti;

b) semplificazione delle procedure e garanzia del raggiungimento degli obiettivi di tutela della sicurezza stradale;

c) riassetto della ripartizione delle competenze tra gli enti istituzionali, nel rispetto delle competenze delle regioni e degli enti locali in materia di viabilità, anche con riguardo alla previsione di limiti alla circolazione, tenuto conto dell'esigenza di agevolare comunque l'accesso dei soggetti che svolgono servizi di polizia, antincendio, di soccorso stradale, di rimozione e di assistenza sanitaria, ai soli fini dell'espletamento dei compiti istituzionali, in armonia con le modifiche legislative intervenute e fatto salvo quanto diversamente disposto dalla presente legge;

d) previsione di strategie di prevenzione adeguate, anche mediante iniziative volte a sensibilizzare gli studenti delle scuole di ogni ordine e grado, nel rispetto della loro autonomia, sulle conseguenze degli incidenti stradali e sulle relative cause, anche in occasione della Giornata mondiale della memoria delle vittime della strada.

3. I decreti legislativi di cui al comma 1 sono adottati con l'osservanza dei seguenti princìpi e criteri direttivi:

a) riorganizzazione delle disposizioni del codice della strada secondo criteri di ordine e di coerenza, nonché coordinamento e armonizzazione delle stesse con le altre norme di settore nazionali, dell'Unione europea o derivanti da accordi internazionali e con le norme relative alle competenze delle regioni e degli enti locali, con particolare riferimento ai poteri dello Stato nei confronti degli enti proprietari e gestori delle strade, prevedendo altresì il conferimento ad atti normativi secondari della competenza per l'attuazione della normativa europea armonizzata, salva diversa previsione della legge di delegazione europea;

b) revisione degli obiettivi e delle definizioni del codice della strada, al fine di promuovere, anche attraverso opportuni adeguamenti terminologici, una cultura della sicurezza stradale fondata sulla consapevolezza dei rischi derivanti dalla circolazione stradale e sull'esigenza di tutelare, in particolare, le categorie dei soggetti particolarmente vulnerabili e maggiormente esposti ai pericoli derivanti dalla circolazione stradale;

c) armonizzazione delle disposizioni del codice della strada con la disciplina in materia di disabilità e revisione della disciplina della circolazione dei veicoli per uso di persone con disabilità, tenuto conto dell'evoluzione delle norme tecniche di settore, al fine di rimuovere gli ostacoli alla libertà di circolazione stradale degli utenti della strada con disabilità promuovendo, nel contempo, la massima tutela dei medesimi;

d) delegificazione della disciplina riguardante le procedure e la normativa tecnica suscettibile di frequenti aggiornamenti, con particolare riferimento alle materie indicate nel comma 4, con espressa indicazione delle norme generali che regolano la materia, che sono abrogate con effetto dall'entrata in vigore dei regolamenti adottati ai sensi del medesimo comma 4;

e) revisione della disciplina delle norme di comportamento e del relativo sistema sanzionatorio, ivi compreso quello relativo alle materie delegificate, al fine di garantire la tutela della sicurezza stradale secondo principi di effettività, ragionevolezza, proporzionalità, dissuasività e non discriminazione nell'ambito dell'Unione europea;

f) revisione e semplificazione del procedimento per l'applicazione delle sanzioni amministrative pecuniarie e accessorie, anche in relazione ai nuovi strumenti di controllo a distanza, nonché individuazione dei casi che comportano l'applicazione di misure cautelari relative ai documenti di circolazione e di guida previste dal codice della strada, adeguandolo alle sentenze della Corte costituzionale e della Corte di giustizia dell'Unione europea e alla giurisprudenza consolidata della Corte di cassazione, in particolare prevedendo:

1) la graduazione delle sanzioni in funzione della gravità, della frequenza e dell'effettiva pericolosità del comportamento;

2) l'aggravamento delle sanzioni per comportamenti particolarmente pericolosi e lesivi dell'incolumità individuale e della sicurezza stradale e dell'utenza vulnerabile della strada;

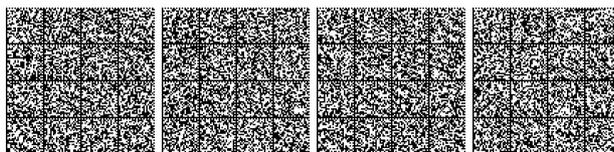
3) la dissuasività delle sanzioni, che sono commisurate alla situazione reddituale ed economica di chi ha commesso l'infrazione nonché alla potenza e al tipo di veicolo guidato;

4) l'armonizzazione delle disposizioni del codice della strada con la disciplina concernente gli illeciti penali e amministrativi di cui al decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, che hanno effetti anche sulla sicurezza della circolazione stradale;

5) la revisione della disciplina in materia di destinazione delle entrate derivanti dalle sanzioni per violazioni del codice della strada, tenuto conto anche degli esiti delle relazioni predisposte dagli enti locali sulla destinazione dei proventi delle sanzioni derivanti dalla violazione dei limiti di velocità, al fine di assicurarne l'utilizzo prioritario per gli interventi destinati alla riduzione dei pericoli derivanti dalla circolazione stradale;

g) semplificazione del procedimento di notificazione delle violazioni mediante digitalizzazione dei verbali, anche prevedendo una disciplina semplificata per eventuali atti di preavviso di accertamento e conseguenti pagamenti, al fine di ridurre gli oneri a carico dei cittadini e della pubblica amministrazione, assicurando una notificazione tempestiva, con particolare riferimento all'esigenza di favorire il pagamento della sanzione in misura ridotta senza spese di notificazione;

h) revisione della disciplina in materia di solidarietà delle obbligazioni di pagamento delle sanzioni amministrative pecuniarie, con particolare riguardo alle ipotesi di noleggio di veicoli senza conducente, prevedendo procedure semplificate che tengano conto dei diversi interessi dei soggetti interessati, ferma restando, comunque, la necessità di assicurare il pagamento della sanzione, anche mediante la semplificazione del procedimento di notificazione delle violazioni;

i) revisione della disciplina della circolazione dei velocipedi e ridefinizione organica della disciplina dei

veicoli, comprendendo i velocipedi e gli altri dispositivi di micromobilità individuale, al fine di perseguire l'obiettivo della sicurezza della circolazione e di prevenire gli incidenti stradali, individuando sistemi di identificazione dei medesimi veicoli e rendendo obbligatorio l'uso di sistemi di protezione personale, tra cui l'obbligo di utilizzo del giubbotto riflettente salvavita;

l) adozione di misure per la tutela dell'utenza vulnerabile della strada, con particolare riguardo ai ciclisti e ai conducenti di velocipedi a propulsione prevalentemente elettrica, da attuare anche attraverso:

1) la revisione delle regole che disciplinano le caratteristiche tecniche e la modalità di circolazione dei velocipedi, delle biciclette a pedalata assistita, dei cicli a propulsione e dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica;

2) la definizione di criteri per la progettazione e la costruzione di infrastrutture stradali, anche attraverso l'apposizione della terza fascia sui *guard rail* ove prevista, e di arredi urbani finalizzati alla sicurezza degli utilizzatori dei veicoli a due ruote e dei dispositivi per la mobilità personale, secondo quanto previsto alla lettera *t)*;

3) la definizione delle norme di circolazione per veicoli atipici;

m) revisione e coordinamento del sistema dei ricorsi amministrativi e giurisdizionali, con l'obiettivo della massima semplificazione delle procedure;

n) riordino delle disposizioni riguardanti l'esercizio dei compiti di polizia stradale e le relative abilitazioni e potenziamento del ricorso ai servizi ausiliari di polizia stradale, tenendo conto degli assi viari, compresi quelli autostradali, e delle condizioni di particolare necessità e urgenza connessi all'attivazione dei predetti servizi ausiliari;

o) riordino della disciplina per l'uso, limitatamente all'espletamento dei servizi urgenti di istituto, dei dispositivi acustici supplementari di allarme e dei dispositivi supplementari di segnalazione visiva a luce lampeggiante;

p) ricognizione delle attività pubbliche e private contemplate nel codice della strada e nel relativo regolamento, introducendo inoltre forme efficaci e sostenibili per i controlli di legalità e regolarità dell'esercizio e idonee sanzioni in caso di violazioni;

q) revisione della disciplina generale delle modalità di sosta dei veicoli adibiti al servizio di persone con disabilità ovvero di donne in stato di gravidanza o di genitori con bambini di età inferiore a due anni, anche finalizzata alla riserva di adeguate aree dedicate;

r) introduzione di disposizioni atte a favorire, anche in relazione all'evoluzione del progresso tecnologico, la diffusione e l'installazione di sistemi telematici ed elettronici, ivi compreso l'uso di etilometri monouso obbligatori, ai fini della sicurezza della circolazione;

s) previsione di apposite disposizioni riguardanti la circolazione dei veicoli sulla rete autostradale nel periodo invernale, in presenza di manifestazioni atmosferiche di particolare intensità, al fine di preservare l'incolumità degli utenti e di garantire idonei livelli di circolazione veicolare, attribuendo, esclusivamente in tal caso, all'ente proprietario o al concessionario di autostrade la facoltà di imporre l'utilizzo di pneumatici invernali o, in alternativa, di appositi dispositivi supplementari di aderenza per gli pneumatici, ove non sia possibile garantire adeguate condizioni di sicurezza mediante il ricorso a soluzioni alternative;

t) attribuzione al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti del compito di predisporre, nel rispetto delle norme di progettazione stradale vigenti, linee guida e di indirizzo destinate alle amministrazioni locali, concernenti la progettazione e la costruzione di infrastrutture stradali e arredi urbani, finalizzate anche alla sicurezza degli utilizzatori di veicoli a due ruote, anche attraverso l'apposizione della terza fascia sui *guard rail* ove prevista;

u) semplificazione, con finalità di snellimento degli adempimenti richiesti all'utente, delle procedure che disciplinano le modifiche delle caratteristiche costruttive dei veicoli in circolazione, l'installazione di dispositivi atti a migliorare la visibilità diretta degli utenti vulnerabili della strada dal posto di guida riducendo gli angoli morti e la sistemazione del carico sui veicoli, ivi comprese le strutture amovibili per il trasporto di bagagli, biciclette, sci e attrezzature sportive;

v) semplificazione delle procedure che disciplinano le modifiche delle caratteristiche costruttive dei veicoli in circolazione, nella prospettiva della riduzione degli adempimenti richiesti all'utente;

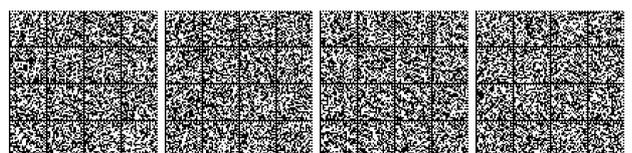
z) miglioramento della fluidità della circolazione, anche mediante la revisione della disciplina relativa ai limiti di velocità;

aa) razionalizzazione della disciplina dei titoli abilitativi alla guida dei veicoli, con semplificazione delle procedure e coordinamento delle competenze dei vari soggetti intervenienti, garantendo la tutela degli interessi coinvolti e in particolare della sicurezza individuale e collettiva, anche assicurando un'adeguata attività formativa, anche con l'ausilio di simulatori di guida e con riferimento, tra l'altro, all'attività di primo soccorso;

bb) riordino e semplificazione della disciplina relativa alla conferma di validità della patente di guida per conducenti con disabilità, diabetici e affetti da patologie neurologiche;

cc) riordino e semplificazione della composizione delle commissioni mediche locali, anche mediante l'eventuale svolgimento delle funzioni da parte di centri sanitari privati, purché già riconosciuti da enti pubblici e sottoposti al controllo del Ministero della salute;

dd) determinazione del termine temporale minimo di permanenza nel territorio italiano dei veicoli immatricolati all'estero decorso il quale il proprietario del veicolo deve provvedere a stipulare un contratto di assicurazione adeguato in conformità all'ordinamento nazionale;

ee) modifica della disciplina degli autoveicoli, motoveicoli e rimorchi immatricolati in uno Stato estero, condotti sul territorio nazionale da soggetto avente residenza anagrafica in Italia non coincidente con l'intestatario del veicolo stesso, determinando l'arco temporale minimo di permanenza nel territorio italiano decorso il

quale il proprietario del veicolo deve immatricolarlo in conformità all'ordinamento nazionale.

4. Il Governo è autorizzato ad adottare, entro il termine di un anno dalla data di entrata in vigore dell'ultimo dei decreti legislativi di cui al comma 1, nel rispetto dei principi e dei criteri direttivi di cui ai commi 2 e 3, uno o più regolamenti ai sensi dell'articolo 17, comma 2, della legge 23 agosto 1988, n. 400, per la modifica della disciplina prevista dal codice di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, dal regolamento di esecuzione e di attuazione del codice della strada, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, e dalle altre norme di settore vigenti, nelle seguenti materie:

a) caratteristiche dei veicoli eccezionali e dei trasporti in condizioni di eccezionalità, con introduzione di disposizioni volte a favorire il rilevamento delle violazioni delle prescrizioni in materia di circolazione dei veicoli a pieno carico e di trasporto di merci pericolose;

b) disciplina della massa limite e della sagoma limite dei carichi sporgenti trasportati dai veicoli adibiti all'autotrasporto;

c) aggiornamento della segnaletica stradale, in conformità alle norme internazionali in materia, e organizzazione della circolazione;

d) disciplina della manutenzione degli apparati destinati alle segnalazioni stradali luminose, con particolare riguardo all'esigenza di ridurre i consumi energetici;

e) per le nuove installazioni delle lanterne semaforiche, previsione di una adeguata regolamentazione della durata minima della luce gialla semaforica, comprendente altresì l'apposizione di dispositivi per la visualizzazione del tempo residuo di accensione della luce;

f) classificazione, destinazione, caratteristiche costruttive, di equipaggiamento e di identificazione dei veicoli, accertamento dei requisiti di idoneità alla circolazione, omologazione e controlli di conformità, al fine di adeguarli alle nuove tipologie conseguenti ai processi di innovazione tecnica del settore e di garantire adeguati livelli di sicurezza della circolazione, con particolare riferimento alla circolazione stradale e autostradale nel periodo invernale in presenza di fenomeni atmosferici di particolare intensità;

g) introduzione e implementazione di dispositivi adeguati e tecnologicamente innovativi di segnalazione di emergenza stradale, al fine di salvaguardare la sicurezza degli utenti;

h) introduzione e definizione, nella classificazione dei veicoli, dei veicoli a pedali adibiti al trasporto, pubblico e privato, di merci e di persone;

i) classificazione e utilizzazione dei veicoli in relazione all'uso cui sono adibiti, con particolare riferimento alle macchine agricole e operatrici, anche in relazione alla disciplina dell'Unione europea in materia di limite di massa, di massa rimorchiabile e di traino, e disciplina della loro circolazione su strada, anche al fine di assicurare il coordinamento della disciplina delle macchine operatrici quali veicoli con la corrispondente normativa dettata dall'ordinamento europeo in materia di macchine;

l) procedimenti di ammissione, immatricolazione e cessazione della circolazione dei veicoli a motore, anche atipici, e dei veicoli di interesse storico e collezionistico, di cancellazione dai pubblici registri dei veicoli soggetti a fermo amministrativo nonché di produzione delle targhe automobilistiche;

m) riassetto della disciplina tecnica concernente la classificazione, costruzione e tutela delle strade, delle fasce di rispetto, degli accessi e delle diramazioni e ogni forma di occupazione del suolo stradale;

n) semplificazione e razionalizzazione della disciplina relativa alle autorizzazioni alla collocazione, sui veicoli, lungo le strade o in vista di esse, di mezzi pubblicitari, anche da parte delle organizzazioni non lucrative di utilità sociale, con la previsione di congrui tempi di durata delle medesime e individuazione delle ipotesi nelle quali è possibile installare i predetti mezzi pubblicitari anche sui marciapiedi, nel rispetto delle esigenze di tutela della sicurezza della circolazione e di transito dei pedoni, anche a mobilità ridotta;

o) disciplina dell'utilizzo di targhe sostitutive per motoveicoli in occasione di competizioni sportive, per prevenire il danneggiamento o la perdita delle targhe originali;

p) disciplina delle procedure di omologazione dei veicoli che tenga conto dell'innovazione nelle tecnologie del settore e delle ricerche nonché delle sperimentazioni nazionali e internazionali sui veicoli che adottano sistemi di guida automatizzata, al fine di valutare la possibilità che tali veicoli possano circolare e siano progressivamente introdotti sul mercato nazionale;

q) disciplina del processo di trasformazione digitale esteso progressivamente a tutte le infrastrutture appartenenti al Sistema nazionale integrato dei trasporti, di cui all'allegato «Connettere l'Italia» al Documento di economia e finanza 2017, e ad altre infrastrutture di completamento, tenuto conto che tutte le infrastrutture stradali, anche in ambito urbano, e i servizi di cui alla Piattaforma C-ITS, istituita dalla Commissione europea, interagiscono sempre più con i veicoli ad elevato livello di automazione e connessione che le percorrono;

r) adeguamento della disciplina attuativa della legge 1° ottobre 2018, n. 117, recante introduzione dell'obbligo di installazione di dispositivi per prevenire l'abbandono di bambini nei veicoli chiusi, in modo da garantire la piena e completa efficacia dei dispositivi antiabbandono anche attraverso la progressiva integrazione degli stessi con l'autoveicolo;

s) aggiornamento delle modalità di valutazione della funzione uditiva per il conseguimento e il rinnovo della patente di guida tramite l'introduzione di un meccanismo di controllo strumentale.

5. Le norme di legge che disciplinano le materie di cui al comma 4 sono abrogate con effetto dalla data di entrata in vigore dei regolamenti di cui al medesimo comma, che recano l'elenco delle norme abrogate.

6. Il Governo adotta, ai sensi dell'articolo 17, comma 1, della legge 23 agosto 1988, n. 400, le disposizioni necessarie per coordinare il regolamento di esecuzione e di attuazione del codice della strada, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, con le modifiche introdotte dai decreti legislativi e dai regolamenti di cui al presente articolo.

7. Con uno o più decreti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sono stabilite istruzioni tecniche attuative relative ai procedimenti amministrativi introdotti o modificati dai regolamenti di cui ai commi 4 e 6, in relazione alle modalità di semplificazione delle procedure e, previo parere del Dipartimento della funzione pubblica della Presidenza del Consiglio dei ministri, sono previste misure per realizzare la dematerializzazione della relativa documentazione, anche attraverso lo sviluppo delle procedure informatizzate svolte dal Centro elaborazione dati del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

8. Entro tre anni dalla data di entrata in vigore di ciascuno dei decreti legislativi di cui al comma 1, il Governo può adottare uno o più decreti legislativi recanti disposizioni integrative e correttive degli stessi, con le medesime procedure e nel rispetto dei medesimi principi e criteri direttivi.

9. Dall'attuazione delle disposizioni di cui al presente articolo e dei decreti legislativi da esso previsti non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Le amministrazioni competenti provvedono ai relativi adempimenti nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente. In conformità all'articolo 17, comma 2, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, qualora uno o più decreti legislativi determinino nuovi o maggiori oneri che non trovino compensazione al proprio interno, i decreti stessi sono emanati solo successivamente o contestualmente all'entrata in vigore dei provvedimenti legislativi che stanzino le occorrenti risorse finanziarie.

Art. 36.

Disposizioni attuative e clausola di invarianza finanziaria

1. Entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, il Governo provvede all'aggiornamento del regolamento di esecuzione e di attuazione del codice della strada, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, in conformità alle disposizioni della presente legge modificative del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.

2. Fermo restando quando previsto dall'articolo 35, comma 9, dall'attuazione delle disposizioni della presente legge non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Le amministrazioni competenti provvedono ai relativi adempimenti nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

La presente legge, munita del sigillo dello Stato, sarà inserita nella Raccolta ufficiale degli atti normativi della Repubblica italiana. È fatto obbligo a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Roma, addì 25 novembre 2024

MATTARELLA

MELONI, *Presidente del Consiglio dei ministri*

SALVINI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*

Visto, *il Guardasigilli:* NORDIO

LAVORI PREPARATORI

Camera dei deputati (atto n. 1435):

Presentato dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Matteo SALVINI (Governo MELONI-I), il 28 settembre 2023.

Assegnato alla IX Commissione (Trasporti, Poste e Telecomunicazioni), in sede referente, il 13 ottobre 2023, con i pareri delle Commissioni I (Affari Costituzionali, della Presidenza del consiglio e interni), II (Giustizia), V (Bilancio, Tesoro e Programmazione), VI (Finanze), VII (Cultura, scienza e istruzione), VIII (Ambiente, Territorio e Lavori pubblici), X (Attività produttive, Commercio e Turismo), XII (Affari sociali), XIII (Agricoltura), XIV (Politiche dell'Unione europea) e per le Questioni regionali.

Esaminato dalla IX Commissione (Trasporti, Poste e Telecomunicazioni), in sede referente, il 25 ottobre 2023, il 21 e il 29 novembre 2023, il 19 e il 20 dicembre 2023, il 10, l'11, il 17, il 24, il 30 e il 31 gennaio 2024, il 6, il 7, il 14, il 20, il 21 e il 28 febbraio 2024.

Esaminato in Aula il 1°, il 5, il 13, il 19, il 21, il 26 e approvato il 27 marzo 2024.

Senato della Repubblica (atto n. 1086):

Assegnato alla 8ª Commissione (Ambiente, transizione ecologica, energia, lavori pubblici, comunicazioni, innovazione tecnologica), in sede referente, il 9 aprile 2024, con i pareri delle Commissioni 1ª (Affari costituzionali, affari della Presidenza del Consiglio e dell'Interno, ordinamento generale dello Stato e della Pubblica Amministrazione, editoria, digitalizzazione), 2ª (Giustizia), 3ª (Affari esteri e difesa), 4ª (Politiche dell'Unione europea), 5ª (Programmazione economica, bilancio) 6ª (Finanze e tesoro), 7ª (Cultura e patrimonio culturale, istruzione pubblica, ricerca scientifica, spettacolo e sport), 9ª (Industria, commercio, turismo, agricoltura e produzione agroalimentare), 10ª (Affari sociali, sanità, lavoro pubblico e privato, previdenza sociale) e per le Questioni regionali.

Esaminato dalla 8ª Commissione (Ambiente, transizione ecologica, energia, lavori pubblici, comunicazioni, innovazione tecnologica), in sede referente, il 17 aprile 2024, il 3 e il 17 luglio 2024, l'11 e il 24 settembre 2024, l'8, il 9, il 16 e il 22 ottobre 2024.

Esaminato in Aula il 19 novembre 2024 e approvato definitivamente il 20 novembre 2024.

NOTE

AVVERTENZA:

Il testo delle note qui pubblicato è stato redatto dall'amministrazione competente per materia, ai sensi dell'art. 10, commi 2 e 3, del testo unico delle disposizioni sulla promulgazione delle leggi, sull'emanazione dei decreti del Presidente della Repubblica e sulle pubblicazioni

ufficiali della Repubblica italiana, approvato con D.P.R. 28 dicembre 1985, n. 1092, al solo fine di facilitare la lettura delle disposizioni di legge, modificate o alle quali è operato il rinvio. Restano invariati il valore e l'efficacia degli atti legislativi qui trascritti.

Per le direttive CEE vengono forniti gli estremi di pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* delle Comunità europee (GUUE).

Note all'art. 1:

— Si riporta il testo degli articoli 186 e 187 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 recante: «Nuovo codice della strada», pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 114 del 18 maggio 1992, S.O. n. 74, come modificato dalla presente legge:

«Art. 186 *(Guida sotto l'influenza dell'alcool)*. — 1. È vietato guidare in stato di ebbrezza in conseguenza dell'uso di bevande alcoliche.

2. Chiunque guida in stato di ebbrezza è punito, ove il fatto non costituisca più grave reato:

a) con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 543 ad euro 2.170, qualora sia stato accertato un valore corrispondente ad un tasso alcoolemico superiore a 0,5 e non superiore a 0,8 grammi per litro (g/l). All'accertamento della violazione consegue la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da tre a sei mesi;

b) con l'ammenda da euro 800 ad euro 3.200 e l'arresto fino a sei mesi, qualora sia stato accertato un valore corrispondente ad un tasso alcoolemico superiore a 0,8 e non superiore a 1,5 grammi per litro (g/l). All'accertamento del reato consegue in ogni caso la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da sei mesi ad un anno;

c) con l'ammenda da euro 1.500 ad euro 6.000, l'arresto da sei mesi ad un anno, qualora sia stato accertato un valore corrispondente ad un tasso alcoolemico superiore a 1,5 grammi per litro (g/l). All'accertamento del reato consegue in ogni caso la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da uno a due anni. Se il veicolo appartiene a persona estranea al reato, la durata della sospensione della patente di guida è raddoppiata. La patente di guida è sempre revocata, ai sensi del capo II, sezione II, del titolo VI, in caso di recidiva nel biennio. Con la sentenza di condanna ovvero di applicazione della pena su richiesta delle parti, anche se è stata applicata la sospensione condizionale della pena, è sempre disposta la confisca del veicolo con il quale è stato commesso il reato, salvo che il veicolo stesso appartenga a persona estranea al reato. Ai fini del sequestro si applicano le disposizioni di cui all'articolo 224-*ter*.

2-*bis*. Se il conducente in stato di ebbrezza provoca un incidente stradale, le sanzioni di cui al comma 2 del presente articolo e al comma 3 dell'articolo 186-*bis* sono raddoppiate ed è disposto il fermo amministrativo del veicolo per centottanta giorni, salvo che il veicolo appartenga a persona estranea all'illecito. Qualora per il conducente che provochi un incidente stradale sia stato accertato un valore corrispondente ad un tasso alcoolemico superiore a 1,5 grammi per litro (g/l), fatto salvo quanto previsto dal quinto e sesto periodo della lettera *c)* del comma 2 del presente articolo, la patente di guida è sempre revocata ai sensi del capo II, sezione II, del titolo VI. È fatta salva in ogni caso l'applicazione dell'articolo 222.

2-*ter*. Competente a giudicare dei reati di cui al presente articolo è il tribunale in composizione monocratica.

2-*quater*. Le disposizioni relative alle sanzioni accessorie di cui ai commi 2 e 2-*bis* si applicano anche in caso di applicazione della pena su richiesta delle parti.

2-*quinquies*. Salvo che non sia disposto il sequestro ai sensi del comma 2, il veicolo, qualora non possa essere guidato da altra persona idonea, può essere fatto trasportare fino al luogo indicato dall'interessato o fino alla più vicina autorimessa e lasciato in consegna al proprietario o al gestore di essa con le normali garanzie per la custodia. Le spese per il recupero ed il trasporto sono interamente a carico del trasgressore.

2-*sexies*. L'ammenda prevista dal comma 2 è aumentata da un terzo alla metà quando il reato è commesso dopo le ore 22 e prima delle ore 7.

2-*septies*. Le circostanze attenuanti concorrenti con l'aggravante di cui al comma 2-*sexies* non possono essere ritenute equivalenti o prevalenti rispetto a questa. Le diminuzioni di pena si operano sulla quantità della stessa risultante dall'aumento conseguente alla predetta aggravante.

2-*octies*. Una quota pari al venti per cento dell'ammenda irrogata con la sentenza di condanna che ha ritenuto sussistente l'aggravante di cui al comma 2-*sexies* è destinata ad alimentare il Fondo contro l'incidentalità notturna di cui all'articolo 6-*bis* del decreto-legge 3 agosto 2007, n. 117, convertito, con modificazioni, dalla legge 2 ottobre 2007, n. 160, e successive modificazioni.

3. Al fine di acquisire elementi utili per motivare l'obbligo di sottoposizione agli accertamenti di cui al comma 4, gli organi di Polizia stradale di cui all'articolo 12, commi 1 e 2, secondo le direttive fornite dal Ministero dell'interno, nel rispetto della riservatezza personale e senza pregiudizio per l'integrità fisica, possono sottoporre i conducenti ad accertamenti qualitativi non invasivi o a prove, anche attraverso apparecchi portatili.

4. Quando gli accertamenti qualitativi di cui al comma 3 hanno dato esito positivo, in ogni caso d'incidente ovvero quando si abbia altrimenti motivo di ritenere che il conducente del veicolo si trovi in stato di alterazione psico-fisica derivante dall'influenza dell'alcool, gli organi di Polizia stradale di cui all'articolo 12, commi 1 e 2, anche accompagnandolo presso il più vicino ufficio o comando, hanno la facoltà di effettuare l'accertamento con strumenti e procedure determinati dal regolamento.

5. Per i conducenti coinvolti in incidenti stradali e sottoposti alle cure mediche, l'accertamento del tasso alcolemico viene effettuato, su richiesta degli organi di Polizia stradale di cui all'articolo 12, commi 1 e 2, da parte delle strutture sanitarie di base o di quelle accreditate o comunque a tali fini equiparate. Le strutture sanitarie rilasciano agli organi di Polizia stradale la relativa certificazione, estesa alla prognosi delle lesioni accertate, assicurando il rispetto della riservatezza dei dati in base alle vigenti disposizioni di legge. Copia della certificazione di cui al periodo precedente deve essere tempestivamente trasmessa, a cura dell'organo di polizia che ha proceduto agli accertamenti, al prefetto del luogo della commessa violazione per gli eventuali provvedimenti di competenza. Si applicano le disposizioni del comma 5-*bis* dell'articolo 187.

6. Qualora dall'accertamento di cui ai commi 4 o 5 risulti un valore corrispondente ad un tasso alcolemico superiore a 0,5 grammi per litro (g/l), l'interessato è considerato in stato di ebbrezza ai fini dell'applicazione delle sanzioni di cui al comma 2.

7. Salvo che il fatto costituisca più grave reato, in caso di rifiuto dell'accertamento di cui ai commi 3, 4 o 5, il conducente è punito con le pene di cui al comma 2, lettera *c)*. La condanna per il reato di cui al periodo che precede comporta la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida per un periodo da sei mesi a due anni e della confisca del veicolo con le stesse modalità e procedure previste dal comma 2, lettera *c)*, salvo che il veicolo appartenga a persona estranea alla violazione. Con l'ordinanza con la quale è disposta la sospensione della patente, il prefetto ordina che il conducente si sottoponga a visita medica secondo le disposizioni del comma 8. Se il fatto è commesso da soggetto già condannato nei due anni precedenti per il medesimo reato, è sempre disposta la sanzione amministrativa accessoria della revoca della patente di guida ai sensi del capo I, sezione II, del titolo VI.

8. Con l'ordinanza con la quale viene disposta la sospensione della patente ai sensi dei commi 2 e 2-*bis*, il prefetto ordina che il conducente si sottoponga a visita medica ai sensi dell'articolo 119, comma 4, che deve avvenire nel termine di sessanta giorni. Qualora il conducente non vi si sottoponga entro il termine fissato, il prefetto può disporre, in via cautelare, la sospensione della patente di guida fino all'esito della visita medica.

9. Qualora dall'accertamento di cui ai commi 4 e 5 risulti un valore corrispondente ad un tasso alcolemico superiore a 1,5 grammi per litro, ferma restando l'applicazione delle sanzioni di cui ai commi 2 e 2-*bis*, il prefetto, in via cautelare, dispone la sospensione della patente fino all'esito della visita medica di cui al comma 8.

9-*bis*. Al di fuori dei casi previsti dal comma 2-*bis* del presente articolo, la pena detentiva e pecuniaria può essere sostituita, anche con il decreto penale di condanna, se non vi è opposizione da parte dell'imputato, con quella del lavoro di pubblica utilità di cui all'articolo 54 del decreto legislativo 28 agosto 2000, n. 274, secondo le modalità ivi previste e consistente nella prestazione di un'attività non retribuita a favore della collettività da svolgere, in via prioritaria, nel campo della sicurezza e dell'educazione stradale presso lo Stato, le regioni, le province, i comuni o presso enti o organizzazioni di assistenza sociale e di volontariato, o presso i centri specializzati di lotta alle dipendenze. Con il decreto penale o con la sentenza il giudice incarica l'ufficio locale di esecuzione penale ovvero gli organi di cui all'articolo 59 del decreto legislativo n. 274 del 2000 di verificare l'effettivo svolgimento del lavoro di pubblica utilità. In deroga a quanto previsto dall'articolo 54 del decreto legislativo n. 274 del 2000, il lavoro di pubblica utilità ha una durata corrispondente a quella della sanzione detentiva irrogata e della conversione della pena pecuniaria

ragguagliando 250 euro ad un giorno di lavoro di pubblica utilità. In caso di svolgimento positivo del lavoro di pubblica utilità, il giudice fissa una nuova udienza e dichiara estinto il reato, dispone la riduzione alla metà della sanzione della sospensione della patente e revoca la confisca del veicolo sequestrato. La decisione è ricorribile in cassazione. Il ricorso non sospende l'esecuzione a meno che il giudice che ha emesso la decisione disponga diversamente. In caso di violazione degli obblighi connessi allo svolgimento del lavoro di pubblica utilità, il giudice che procede o il giudice dell'esecuzione, a richiesta del pubblico ministero o di ufficio, con le formalità di cui all'articolo 666 del codice di procedura penale, tenuto conto dei motivi, della entità e delle circostanze della violazione, dispone la revoca della pena sostitutiva con ripristino di quella sostituita e della sanzione amministrativa della sospensione della patente e della confisca. Il lavoro di pubblica utilità può sostituire la pena per non più di una volta.

9-ter. *Nei confronti del conducente condannato per i reati di cui al comma 2, lettere* b) *e* c)*, è sempre disposto che sulla patente rilasciata in Italia siano apposti i codici unionali "LIMITAZIONE DELL'USO– Codice 68. Niente alcool" e "LIMITAZIONE DELL'USO – Codice 69. Limitata alla guida di veicoli dotati di un dispositivo di tipo alcolock conformemente alla norma EN 50436", di cui all'allegato I alla direttiva 2006/126/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 dicembre 2006. Tale prescrizione permane sulla patente, salva maggiore durata imposta dalla commissione medica di cui all'articolo 119 in occasione della conferma di validità, per un periodo di almeno due anni nei casi previsti dal comma 2, lettera* b)*, e di almeno tre anni per quelli di cui al comma 2, lettera* c)*, del presente articolo, decorrenti dalla restituzione della patente dopo la sentenza di condanna. In caso di condanna per i reati di cui al comma 2, lettere* b) *o* c)*, il prefetto dispone l'obbligo della revisione della patente di guida, ai sensi dell'articolo 128, allo scopo di consentire l'adeguamento della patente alla prescrizione di cui al presente comma. Nei confronti dei titolari di patente di guida rilasciata da uno Stato dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo, che abbiano acquisito residenza in Italia, si applicano, in ogni caso, le disposizioni dell'articolo 136-*bis*, comma 4, secondo periodo.*

9-quater. *Le sanzioni previste dal comma 2, lettere* a), b) *e* c)*, sono aumentate di un terzo nei confronti del conducente che si trovi nelle condizioni di cui al comma 9-*ter*. Ferme restando le sanzioni previste dall'articolo 125, comma 3-*quater*, le sanzioni di cui al comma 2, lettere* a), b) *e* c)*, del presente articolo sono raddoppiate nel caso in cui il dispositivo di blocco di cui all'articolo 125, comma 3-*ter*, sia stato alterato o manomesso ovvero siano stati rimossi o manomessi i relativi sigilli.».*

«Art. 187 (Guida dopo l'assunzione di sostanze stupefacenti). — 1. Chiunque guida dopo aver assunto sostanze stupefacenti o psicotrope è punito con l'ammenda da euro 1.500 ad euro 6.000 e l'arresto da sei mesi ad un anno. All'accertamento del reato consegue in ogni caso la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da uno a due anni. Se il veicolo appartiene a persona estranea al reato, la durata della sospensione della patente è raddoppiata. Per i conducenti di cui al comma 1 dell'articolo 186-*bis*, le sanzioni di cui al primo e al secondo periodo del presente comma sono aumentate da un terzo alla metà. Si applicano le disposizioni del comma 4 dell'articolo 186-*bis*. La patente di guida è sempre revocata, ai sensi del capo II, sezione II, del titolo VI, quando il reato è commesso da uno dei conducenti di cui alla lettera *d)* del citato comma 1 dell'articolo 186-*bis*, ovvero in caso di recidiva nel triennio. Con la sentenza di condanna ovvero di applicazione della pena a richiesta delle parti, anche se è stata applicata la sospensione condizionale della pena, è sempre disposta la confisca del veicolo con il quale è stato commesso il reato, salvo che il veicolo stesso appartenga a persona estranea al reato. Ai fini del sequestro si applicano le disposizioni di cui all'articolo 224-*ter*.

1-*bis*. Se il conducente dopo aver assunto sostanze stupefacenti o psicotrope provoca un incidente stradale, le pene di cui al comma 1 sono raddoppiate e, fatto salvo quanto previsto dal settimo e dall'ottavo periodo del comma 1, la patente di guida è sempre revocata ai sensi del capo II, sezione II, del titolo VI. È fatta salva in ogni caso l'applicazione dell'articolo 222.

1-*ter*. Competente a giudicare dei reati di cui al presente articolo è il tribunale in composizione monocratica. Si applicano le disposizioni dell'articolo 186, comma 2-*quater*.

1-*quater*. L'ammenda prevista dal comma 1 è aumentata da un terzo alla metà quando il reato è commesso dopo le ore 22 e prima delle ore 7. Si applicano le disposizioni di cui all'articolo 186, commi 2-*septies* e 2-*octies*.

2. Al fine di acquisire elementi utili per motivare l'obbligo di sottoposizione *agli accertamenti di cui ai commi 2-*bis *e 3*, gli organi di Polizia stradale di cui all'articolo 12, commi 1 e 2, secondo le direttive fornite dal Ministero dell'interno, nel rispetto della riservatezza personale e senza pregiudizio per l'integrità fisica, possono sottoporre i conducenti ad accertamenti qualitativi non invasivi o a prove, anche attraverso apparecchi portatili.

2-bis. *Quando gli accertamenti di cui al comma 2 danno esito positivo ovvero quando si ha altrimenti ragionevole motivo di ritenere che il conducente del veicolo si trovi sotto l'effetto conseguente all'uso di sostanze stupefacenti o psicotrope, gli organi di polizia stradale di cui all'articolo 12, commi 1 e 2, nel rispetto della riservatezza personale e senza pregiudizio per l'integrità fisica, possono sottoporre i conducenti ad accertamenti tossicologici analitici su campioni di fluido del cavo orale, prelevati secondo le direttive fornite congiuntamente dal Ministero dell'interno e dal Ministero della salute. Gli accertamenti tossicologici sui campioni di fluido del cavo orale prelevati sono compiuti da laboratori certificati, in conformità ai metodi applicati per gli accertamenti tossicologici forensi. Le disposizioni del presente comma si applicano anche in caso di incidente, compatibilmente con le attività di rilevamento e di soccorso.*

3. Nei casi previsti dal comma 2-*bis*, *qualora non sia possibile effettuare il prelievo di campioni di fluido del cavo orale* ovvero qualora il conducente rifiuti di sottoporsi a tale prelievo, gli agenti di polizia stradale di cui all'articolo 12, commi 1 e 2, fatti salvi gli ulteriori obblighi previsti dalla legge, accompagnano il conducente presso strutture sanitarie fisse o mobili afferenti ai suddetti organi di polizia stradale ovvero presso le strutture sanitarie pubbliche o presso quelle accreditate o comunque a tali fini equiparate, per il prelievo di campioni di liquidi biologici ai fini dell'effettuazione degli esami necessari ad accertare la presenza di sostanze stupefacenti o psicotrope. Le medesime disposizioni si applicano in caso di incidenti, compatibilmente con le attività di rilevamento e di soccorso.

4. Le strutture sanitarie di cui al comma 3, su richiesta degli organi di Polizia stradale di cui all'articolo 12, commi 1 e 2, effettuano altresì gli accertamenti sui conducenti coinvolti in incidenti stradali e sottoposti alle cure mediche, ai fini indicati dal comma 3; essi possono contestualmente riguardare anche il tasso alcoolemico previsto nell'articolo 186.

5. Le strutture sanitarie rilasciano agli organi di Polizia stradale la relativa certificazione, estesa alla prognosi delle lesioni accertate, assicurando il rispetto della riservatezza dei dati in base alle vigenti disposizioni di legge. Copia del referto sanitario positivo deve essere tempestivamente trasmessa, a cura dell'organo di Polizia che ha proceduto agli accertamenti, al prefetto del luogo della commessa violazione per gli eventuali provvedimenti di competenza.

5-*bis*. *Qualora l'esito degli accertamenti di cui ai commi 2-*bis*, 3, 4 e 5 non sia immediatamente disponibile e gli accertamenti di cui al comma 2 abbiano dato esito positivo, gli organi di polizia stradale possono disporre il ritiro della patente di guida fino all'esito degli accertamenti e, comunque, per un periodo non superiore a dieci giorni, impedendo immediatamente al conducente di continuare a condurre il veicolo. Il veicolo, qualora non possa essere guidato da altra persona idonea presente o prontamente reperibile, è fatto trasportare fino al luogo indicato dall'interessato o fino alla più vicina autorimessa e lasciato in consegna al proprietario o al gestore della medesima autorimessa, con le normali garanzie per la custodia. Le spese per il recupero e il trasporto sono interamente a carico del conducente sottoposto a controllo. Si applicano le disposizioni dell'articolo 216 in quanto compatibili. La patente ritirata è depositata presso l'ufficio o il comando da cui dipende l'organo accertatore.*

5-ter. *Qualora non sia possibile per qualsiasi motivo procedere agli accertamenti di cui ai commi 2-*bis*, 3, 4 e 5 e gli accertamenti di cui al comma 2 abbiano dato esito positivo, gli organi di polizia stradale possono impedire immediatamente al conducente di continuare a condurre il veicolo. Il veicolo, qualora non possa essere guidato da altra persona idonea presente o prontamente reperibile, è fatto trasportare fino al luogo indicato dall'interessato o fino alla più vicina autorimessa e lasciato in consegna al proprietario o al gestore della medesima autorimessa, con le normali garanzie per la custodia. Le spese per il recupero e il trasporto sono interamente a carico del conducente sottoposto a controllo. Il prefetto, sulla base dell'esito positivo degli accertamenti qualitativi di cui al comma 2, dispone in ogni caso che il conducente titolare di patente di guida positivo ai predetti accertamenti qualitativi si sottoponga alla visita medica di cui all'articolo 119, comma 4, che deve avvenire nel termine di sessanta giorni. Si applicano le disposizioni dell'articolo 128, comma 2. In deroga alle disposizioni dell'articolo 119, comma 5, nel caso in cui l'accertamento di cui all'articolo 119, comma 4, attesti l'inidoneità del conducente alla guida, è sempre disposta la revoca della patente ai sensi dell'articolo 130. L'interessato non può conseguire una nuova patente di guida prima di tre anni decorrenti dalla data di adozione del provvedimento di revoca.*

6. *Il prefetto, sulla base dell'esito degli accertamenti analitici di cui al comma 2-*bis* ovvero della certificazione rilasciata dalle strutture sanitarie di cui ai commi 3, 4 e 5, dispone in ogni caso che il conducente*

titolare di patente di guida che ha guidato dopo aver assunto sostanze stupefacenti o psicotrope si sottoponga alla visita medica di cui all'articolo 119, comma 4, che deve avvenire nel termine di sessanta giorni, e dispone, in via cautelare, la sospensione della patente fino all'esito dell'esame di revisione, che deve avvenire nel termine e con le modalità indicati dal regolamento. Si applicano le disposizioni dell'articolo 128, comma 2. In deroga alle disposizioni dell'articolo 119, comma 5, nel caso in cui l'accertamento di cui all'articolo 119, comma 4, attesti l'inidoneità del conducente alla guida, è sempre disposta la revoca della patente ai sensi dell'articolo 130. L'interessato non può conseguire una nuova patente di guida prima di tre anni decorrenti dalla data del provvedimento di revoca.

*6-*bis. *Il conducente minore degli anni ventuno, nei confronti del quale siano stati accertati i reati di cui ai commi 1 e 8, se non ne sia già titolare al momento del fatto di reato, non può conseguire una patente di guida, neanche per conversione di patente rilasciata all'estero ai sensi dell'articolo 136, prima del compimento del ventiquattresimo anno di età. Qualora, al momento della commissione dei reati di cui ai commi 1 e 8 del presente articolo, il conducente sia munito di autorizzazione a esercitarsi ai sensi dell'articolo 122, le disposizioni relative alla sospensione e alla revoca della patente previste dal presente articolo si applicano anche all'autorizzazione all'esercitazione di guida e l'interessato non può conseguire una nuova autorizzazione a esercitarsi fino al compimento del ventiquattresimo anno di età.*

*6-*ter. *Fermo restando quanto previsto dal comma 6-*bis*, quando i reati di cui ai commi 1 e 8 sono commessi da persona non munita di patente di guida, in luogo della sospensione cautelare della patente ai sensi dell'articolo 223 si applica il divieto di conseguirla, anche per conversione di patente rilasciata all'estero di cui all'articolo 136, per un periodo da uno a due anni. Per i medesimi reati di cui al primo periodo, commessi da persona non munita di patente di guida, quando ai sensi delle disposizioni del presente articolo dovrebbero essere disposte le sanzioni amministrative accessorie della sospensione della patente di guida o della revoca di essa, in luogo di tali sanzioni si applica il divieto di conseguire la patente, rispettivamente, per un periodo corrispondente alla durata della sospensione o per i tre anni successivi all'accertamento dei predetti reati.*

*6-*quater. *Fermo restando quanto previsto dall'articolo 126, nei casi in cui sia stata disposta la visita medica ai sensi dei commi 6 e 8 del presente articolo, qualora il conducente sia ritenuto idoneo alla guida, la durata della validità della patente non può essere superiore a un anno. Alla successiva conferma, la durata della validità della patente non può eccedere tre anni e cinque anni alle conferme successive.*

7.

8. Salvo che il fatto costituisca reato, in caso di rifiuto dell'accertamento di cui ai commi 2, 2-*bis*, 3 o 4, il conducente è soggetto alle sanzioni di cui all'articolo 186, comma 7. Con l'ordinanza con la quale è disposta la sospensione della patente, il prefetto ordina che il conducente si sottoponga a visita medica ai sensi dell'articolo 119 e dispone, in ogni caso, la sospensione della patente, in via cautelare, fino all'esito dell'esame di revisione, che deve avvenire nel termine e con le modalità indicate dal regolamento.

8-*bis*. Al di fuori dei casi previsti dal comma 1-*bis* del presente articolo, la pena detentiva e pecuniaria può essere sostituita, anche con il decreto penale di condanna, se non vi è opposizione da parte dell'imputato, con quella del lavoro di pubblica utilità di cui all'articolo 54 del decreto legislativo 28 agosto 2000, n. 274, secondo le modalità ivi previste e consistente nella prestazione di un'attività non retribuita a favore della collettività da svolgere, in via prioritaria, nel campo della sicurezza e dell'educazione stradale presso lo Stato, le regioni, le province, i comuni o presso enti o organizzazioni di assistenza sociale e di volontariato, nonché nella partecipazione ad un programma terapeutico e socio-riabilitativo del soggetto tossicodipendente come definito ai sensi degli articoli 121 e 122 del testo unico di cui al decreto del Presidente della Repubblica 9 ottobre 1990, n. 309. Con il decreto penale o con la sentenza il giudice incarica l'ufficio locale di esecuzione penale ovvero gli organi di cui all' articolo 59 del decreto legislativo n. 274 del 2000 di verificare l'effettivo svolgimento del lavoro di pubblica utilità. In deroga a quanto previsto dall' articolo 54 del decreto legislativo n. 274 del 2000, il lavoro di pubblica utilità ha una durata corrispondente a quella della sanzione detentiva irrogata e della conversione della pena pecuniaria ragguagliando 250 euro ad un giorno di lavoro di pubblica utilità. In caso di svolgimento positivo del lavoro di pubblica utilità, il giudice fissa una nuova udienza e dichiara estinto il reato, dispone la riduzione alla metà della sanzione della sospensione della patente e revoca la confisca del veicolo sequestrato. La decisione è ricorribile in cassazione. Il ricorso non sospende l'esecuzione a meno che il giudice che ha emesso la decisione disponga diversamente. In caso di violazione degli obblighi connessi allo svolgimento del lavoro di pubblica utilità, il giudice che procede o il giudice dell'esecuzione, a richiesta del pubblico ministero o di ufficio, con le formalità di cui all' articolo 666 del codice di procedura penale, tenuto conto dei motivi, della entità e delle circostanze della violazione, dispone la revoca della pena sostitutiva con ripristino di quella sostituita e della sanzione amministrativa della sospensione della patente e della confisca. Il lavoro di pubblica utilità può sostituire la pena per non più di una volta.».

— Si riporta il testo degli articoli 589-*bis* e 590 bis del Codice penale, come modificato dalla presente legge:

«Art. 589-*bis* *(Omicidio stradale o nautico)*. — Chiunque cagioni per colpa la morte di una persona con violazione delle norme sulla disciplina della circolazione stradale o della navigazione marittima o interna è punito con la reclusione da due a sette anni. *La stessa pena si applica a colui che abbandona animali domestici su strada o nelle relative pertinenze, quando dall'abbandono consegue un incidente stradale che cagiona la morte.*

Chiunque, ponendosi alla guida di un veicolo a motore in stato di ebbrezza alcolica ai sensi dell'articolo 186, comma 2, lettera c)*, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, o di alterazione psicofisica conseguente all'assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope, ovvero alla guida di una delle unità da diporto indicate all'articolo 3 del codice della nautica da diporto, di cui al decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, in stato di ebbrezza alcolica o di alterazione psicofisica conseguente all'assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope in presenza delle condizioni previste dagli articoli 53-*bis*, comma 2, lettera* c)*, e 53-*quater *del medesimo codice della nautica da diporto, cagioni per colpa la morte di una persona è punito con la reclusione da otto a dodici anni.*

La stessa pena si applica al conducente di un veicolo a motore di cui all'articolo 186-*bis*, comma 1, lettere *b)*, *c)* e *d)*, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, o di un'unità da diporto di cui all'articolo 53-*ter*, comma 1, lettera *b)*, del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, il quale, in stato di ebbrezza alcolica ai sensi rispettivamente degli articoli 186, comma 2, lettera *b)*, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e 53-*bis*, comma 2, lettera *b)*, del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, cagioni per colpa la morte di una persona.

Salvo quanto previsto dal terzo comma, chiunque, ponendosi alla guida di un veicolo a motore o di una delle unità da diporto di cui all'articolo 3 del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, in stato di ebbrezza alcolica ai sensi rispettivamente degli articoli 186,, comma 2, lettera *b)*, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e 53-*bis*, comma 2, lettera *b)*, del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, cagioni per colpa la morte di una persona, è punito con la reclusione da cinque a dieci anni.

La pena di cui al quarto comma si applica altresì:

1) al conducente di un veicolo a motore che, procedendo in un centro urbano ad una velocità pari o superiore al doppio di quella consentita e comunque non inferiore a 70 km/h, ovvero su strade extraurbane ad una velocità superiore di almeno 50 km/h rispetto a quella massima consentita, cagioni per colpa la morte di una persona;

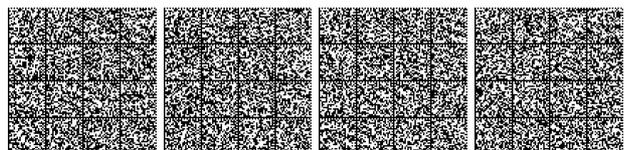
2) al conducente di un veicolo a motore che, attraversando un'intersezione con il semaforo disposto al rosso ovvero circolando contromano, cagioni per colpa la morte di una persona;

3) al conducente di un veicolo a motore che, a seguito di manovra di inversione del senso di marcia in prossimità o in corrispondenza di intersezioni, curve o dossi o a seguito di sorpasso di un altro mezzo in corrispondenza di un attraversamento pedonale o di linea continua, cagioni per colpa la morte di una persona.

Nelle ipotesi di cui ai commi precedenti la pena è aumentata se il fatto è commesso da persona non munita di patente di guida o, ad eccezione delle ipotesi di cui al quinto comma, di patente nautica, ove prescritta, o con patente sospesa o revocata, ovvero nel caso in cui il veicolo a motore o l'unità da diporto sia di proprietà dell'autore del fatto e tale veicolo o unità da diporto sia sprovvisto di assicurazione obbligatoria.

Nelle ipotesi di cui ai commi precedenti, qualora l'evento non sia esclusiva conseguenza dell'azione o dell'omissione del colpevole, la pena è diminuita fino alla metà.

Nelle ipotesi di cui ai commi precedenti, qualora il conducente del veicolo o dell'unità da diporto cagioni la morte di più persone, ovvero la morte di una o più persone e lesioni a una o più persone, si applica la pena che dovrebbe infliggersi per la più grave delle violazioni commesse aumentata fino al triplo, ma la pena non può superare gli anni diciotto.».

«Art. 590-*bis* *(Lesioni personali stradali o nautiche gravi o gravissime)*. — Chiunque cagioni per colpa ad altri una lesione personale con violazione delle norme sulla disciplina della circolazione stradale

o della navigazione marittima o interna è punito con la reclusione da tre mesi a un anno per le lesioni gravi e da uno a tre anni per le lesioni gravissime. *Le stesse pene si applicano a colui che abbandona animali domestici su strada o nelle relative pertinenze, quando dall'abbandono consegue un incidente stradale che cagiona le lesioni personali.*

Chiunque, ponendosi alla guida di un veicolo a motore in stato di ebbrezza alcolica ai sensi dell'articolo 186, comma 2, lettera c), *del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, o di alterazione psicofisica conseguente all'assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope, ovvero alla guida di una delle unità da diporto indicate all'articolo 3 del codice della nautica da diporto, di cui al decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, in stato di ebbrezza alcolica o di alterazione psicofisica conseguente all'assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope in presenza delle condizioni previste dagli articoli 53-*bis, *comma 2, lettera* c), *e 53-*quater *del medesimo codice della nautica da diporto, cagioni per colpa a taluno una lesione personale è punito con la reclusione da tre a cinque anni per le lesioni gravi e da quattro a sette anni per le lesioni gravissime.*

La stessa pena si applica al conducente di un veicolo a motore di cui all'articolo 186-*bis*, comma 1, lettere *b), c)* e *d)*, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, o di un'unità da diporto di cui all'articolo 53-*ter*, comma 1, lettera *b)*, del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, il quale, in stato di ebbrezza alcolica ai sensi rispettivamente degli articoli 186, comma 2, lettera *b)*, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e 53-*bis*, comma 2, lettera *b)*, del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, cagioni per colpa a taluno lesioni personali gravi o gravissime.

Salvo quanto previsto dal terzo comma, chiunque, ponendosi alla guida di un veicolo a motore o di una delle unità da diporto di cui all'articolo 3 del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, in stato di ebbrezza alcolica ai sensi rispettivamente degli articoli 186, comma 2, lettera *b)*, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e 53-*bis*, comma 2, lettera *b)*, del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, cagioni per colpa a taluno lesioni personali, è punito con la reclusione da un anno e sei mesi a tre anni per le lesioni gravi e da due a quattro anni per le lesioni gravissime.

Le pene di cui al quarto comma si applicano altresì:

1) al conducente di un veicolo a motore che, procedendo in un centro urbano ad una velocità pari o superiore al doppio di quella consentita e comunque non inferiore a 70 km/h, ovvero su strade extraurbane ad una velocità superiore di almeno 50 km/h rispetto a quella massima consentita, cagioni per colpa a taluno lesioni personali gravi o gravissime;

2) al conducente di un veicolo a motore che, attraversando un'intersezione con il semaforo disposto al rosso ovvero circolando contromano, cagioni per colpa a taluno lesioni personali gravi o gravissime;

3) al conducente di un veicolo a motore che, a seguito di manovra di inversione del senso di marcia in prossimità o in corrispondenza di intersezioni, curve o dossi o a seguito di sorpasso di un altro mezzo in corrispondenza di un attraversamento pedonale o di linea continua, cagioni per colpa a taluno lesioni personali gravi o gravissime.

Nelle ipotesi di cui ai commi precedenti la pena è aumentata se il fatto è commesso da persona non munita di patente di guida o, ad eccezione delle ipotesi di cui al quinto comma, di patente nautica, ove prescritta, o con patente sospesa o revocata, ovvero nel caso in cui il veicolo a motore o l'unità da diporto sia di proprietà dell'autore del fatto e tale veicolo o unità da diporto sia sprovvisto di assicurazione obbligatoria.

Nelle ipotesi di cui ai commi precedenti, qualora l'evento non sia esclusiva conseguenza dell'azione o dell'omissione del colpevole, la pena è diminuita fino alla metà.

Nelle ipotesi di cui ai commi precedenti, qualora il conducente del veicolo o dell'unità da diporto cagioni lesioni a più persone, si applica la pena che dovrebbe infliggersi per la più grave delle violazioni commesse aumentata fino al triplo, ma la pena non può superare gli anni sette.

Il delitto è punibile a querela della persona offesa se non ricorre alcuna delle circostanze aggravanti previste dal presente articolo.».

Note all'art. 2:

— Si riporta il testo dell'articolo 727 del codice penale, come modificato dalla presente legge:

«Art. 727 *(Abbandono di animali)*. — Chiunque abbandona animali domestici o che abbiano acquisito abitudini della cattività è punito con l'arresto fino ad un anno o con l'ammenda da 1.000 a 10.000 euro. *Quando il fatto di cui al primo periodo avviene su strada o nelle relative pertinenze, la pena è aumentata di un terzo.*

Alla stessa pena soggiace chiunque detiene animali in condizioni incompatibili con la loro natura, e produttive di gravi sofferenze.

All'accertamento del reato di cui al primo comma consegue in ogni caso, ove il fatto sia commesso mediante l'uso di veicoli, la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da sei mesi a un anno.».

— Per il testo degli articoli 589-*bis* e 590 bis del codice penale, come modificato dalla presente legge, si veda nelle note all'articolo 1.

Note all'art. 3:

— Si riporta il testo dell'articolo 125 del citato decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come modificato dalla presente legge:

«Art. 125 *(Gradualità ed equivalenze delle patenti di guida)*. — 1. Il rilascio della patente di guida è subordinato alle seguenti condizioni:

a) la patente per le categorie C1, C, D1 o D può essere rilasciata unicamente ai conducenti già in possesso di patente di categoria B;

b) la patente per le categorie BE, C1E, CE, D1E e DE può essere rilasciata unicamente ai conducenti già in possesso di patente rispettivamente delle categorie B, C1, C, D1 o D.

2. La validità della patente di guida è fissata come segue:

a) la patente rilasciata per le categorie C1E, CE, D1E, o DE è valida per i complessi di veicoli della categoria BE;

b) la patente rilasciata per la categoria CE è valida per la categoria DE, purché il relativo titolare sia già in possesso di patente per la categoria D;

c) la patente rilasciata per le categorie CE e DE è valida per i complessi di veicoli, rispettivamente, delle categorie C1E e D1E;

d) la patente rilasciata per una qualsiasi categoria è valida per i veicoli della categoria AM;

e) la patente rilasciata per la categoria A2 è valida anche per la categoria A1;

f) la patente rilasciata per le categorie A, B, C o D è valida, rispettivamente, per le categorie A1 e A2, B1, C1 o D1;

g) la patente speciale di guida delle categorie AM, A1, A2, A, B1, B, C1, C, D1 e D rilasciata a mutilati o minorati fisici è valida soltanto per la guida dei veicoli aventi le caratteristiche indicate nella patente stessa;

h) la patente di guida della categoria B è valida, sul territorio nazionale, per condurre i tricicli di potenza superiore a 15 kW, purché il titolare abbia almeno 21 anni, nonché i veicoli della categoria A1.

3. Fermo restando quanto previsto dal comma 4, chiunque, munito di patente di guida recante un codice unionale o nazionale relativo a "MODIFICHE DEL VEICOLO", conduce un veicolo o circola in condizioni diverse da quelle indicate dai predetti codici, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 158 ad euro 638.

3-*bis*. Fermo restando quanto previsto dal comma 4, chiunque, munito di patente di guida recante un codice unionale o nazionale relativo a "CONDUCENTE (motivi medici)" conduce un veicolo o circola in condizioni diverse da quelle indicate dai predetti codici, è soggetto alla sanzione di cui all'articolo 173, comma 3.

3-ter. *I titolari di patente rilasciata in Italia, recante i codici unionali "LIMITAZIONE DELL'USO – Codice 68. Niente alcool" e "LIMITAZIONE DELL'USO – Codice 69. Limitata alla guida di veicoli dotati di un dispositivo di tipo alcolock conformemente alla norma EN 50436", di cui all'allegato I alla direttiva 2006/126/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 dicembre 2006, possono guidare, nel territorio nazionale, veicoli a motore delle categorie internazionali M o N solo se su questi veicoli è stato installato, a loro spese, ed è funzionante un dispositivo che impedisca l'avviamento del motore nel caso in cui il tasso alcolemico del guidatore sia superiore a zero. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da adottare ai sensi dell'articolo 75, comma 3-*bis, *entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, sono determinate le caratteristiche del dispositivo di blocco, le modalità di installazione e le officine che svolgono le attività di cui alla legge 5 febbraio 1992, n. 122, autorizzate al montaggio dello stesso. Ogni dispositivo deve essere munito di un sigillo che ne impedisca l'alterazione o la manomissione dopo l'installazione.*

3-quater. *Fuori dei casi previsti dall'articolo 186, il titolare di patente di guida recante i codici unionali relativi a "LIMITAZIONE DELL'USO – Codice 68. Niente alcool" e "LIMITAZIONE DELL'USO – Codice 69. Limitata alla guida di veicoli dotati di un dispositivo di tipo alcolock conformemente alla norma EN 50436", di cui all'allegato I alla*

direttiva 2006/126/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 dicembre 2006, che circola su strada in condizioni diverse da quelle indicate dai medesimi codici unionali, è soggetto alle sanzioni di cui ai commi 3 e 5 del presente articolo. Le stesse sanzioni, in misura doppia, si applicano quando il titolare di patente italiana sulla quale sono stati apposti i citati codici unionali 68 e 69 circola nel territorio nazionale alla guida di un veicolo a motore sprovvisto del dispositivo di blocco di cui al comma 3-ter *ovvero con dispositivo alterato, manomesso, non funzionante o dal quale siano stati rimossi i prescritti sigilli apposti al momento dell'installazione.*

4. Chiunque, munito di patente speciale, guida un veicolo diverso da quello indicato e specialmente adattato in relazione alla sua mutilazione o minorazione, ovvero con caratteristiche diverse da quella indicate nella patente posseduta, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 80 ad euro 317.

5. Dalle violazioni di cui ai commi 3 e 4 consegue la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente da uno a sei mesi, secondo le norme del capo I, sezione II, del titolo VI.».

Note all'art. 4:

— Si riporta il testo degli articoli 218, 142, 173 e la tabella di cui all'articolo 126- bis del citato decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come modificato dalla presente legge:

«Art. 218 *(Sanzione accessoria della sospensione della patente)*. — 1. Nell'ipotesi in cui il presente codice prevede la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida per un periodo determinato, la patente è ritirata dall'agente od organo di polizia che accerta la violazione; del ritiro è fatta menzione nel verbale di contestazione della violazione. L'agente accertatore rilascia permesso provvisorio di guida limitatamente al periodo necessario a condurre il veicolo nel luogo di custodia indicato dall'interessato, con annotazione sul verbale di contestazione.

2. L'organo che ha ritirato la patente di guida la invia, unitamente a copia del verbale, entro cinque giorni dal ritiro, alla prefettura del luogo della commessa violazione. *Entro il termine di quindici giorni dal ritiro*, il conducente a cui è stata sospesa la patente, solo nel caso in cui dalla commessa violazione non sia derivato un incidente, può presentare istanza al prefetto intesa ad ottenere un permesso di guida, per determinate fasce orarie, e comunque di non oltre tre ore al giorno, adeguatamente motivato e documentato per ragioni di lavoro, qualora risulti impossibile o estremamente gravoso raggiungere il posto di lavoro con mezzi pubblici o comunque non propri, ovvero per il ricorrere di una situazione che avrebbe dato diritto alle agevolazioni di cui all' articolo 33 della legge 5 febbraio 1992, n. 104.

Il prefetto, nei quindici giorni successivi, emana l'ordinanza di sospensione, indicando il periodo al quale si estende la sospensione stessa. Tale periodo, nei limiti minimo e massimo fissati da ogni singola norma, è determinato in relazione all'entità del danno apportato, alla gravità della violazione commessa, nonché al pericolo che l'ulteriore circolazione potrebbe cagionare. Tali due ultimi elementi, unitamente alle motivazioni dell'istanza di cui al secondo periodo ed alla relativa documentazione, sono altresì valutati dal prefetto per decidere della predetta istanza. Qualora questa sia accolta, il periodo di sospensione è aumentato di un numero di giorni pari al doppio delle complessive ore per le quali è stata autorizzata la guida, arrotondato per eccesso. L'ordinanza, che eventualmente reca l'autorizzazione alla guida, determinando espressamente fasce orarie e numero di giorni, è notificata immediatamente all'interessato, che deve esibirla ai fini della guida nelle situazioni autorizzate. L'ordinanza è altresì comunicata, per i fini di cui all'articolo 226, comma 11, all'anagrafe degli abilitati alla guida. Il periodo di durata fissato decorre dal giorno del ritiro. *Nei casi di cui all'articolo 218*-ter, *comma 1, lettera* m), *la patente ritirata dall'organo accertatore è trasmessa alla prefettura del luogo della commessa violazione entro cinque giorni dalla scadenza del termine della sospensione breve applicata ai sensi del medesimo articolo. Dal medesimo termine di scadenza della sospensione breve decorre il periodo di durata della sospensione fissato dal prefetto, che si aggiunge a quello previsto dall'articolo 218*-ter. *Qualora l'ordinanza di sospensione non sia adottata nel termine di quindici giorni, ovvero di trenta giorni nel caso in cui sia presentata istanza per ottenere il permesso di guidare di cui al secondo periodo, il titolare della patente* può ottenerne la restituzione da parte della prefettura. Il permesso di guida in costanza di sospensione della patente può essere concesso una sola volta.

3. Quando le norme del presente codice dispongono che la durata della sospensione della patente di guida è aumentata a seguito di più violazioni della medesima disposizione di legge, l'organo di polizia che accerta l'ultima violazione e che dall'interrogazione dell'anagrafe nazionale degli abilitati alla guida constata la sussistenza delle precedenti violazioni procede ai sensi del comma 1, indicando, anche nel verbale, la disposizione applicata ed il numero delle sospensioni precedentemente disposte; si applica altresì il comma 2. Qualora la sussistenza delle precedenti sospensioni risulti successivamente, l'organo od ufficio che ne viene a conoscenza informa immediatamente il prefetto, che provvede a norma del comma 2.

4. Al termine del periodo di sospensione fissato, la patente viene restituita dal prefetto. L'avvenuta restituzione è comunicata all'anagrafe nazionale degli abilitati alla guida.

5. Avverso il provvedimento di sospensione della patente è ammessa opposizione ai sensi dell'art. 205.

6. Chiunque, durante il periodo di sospensione della validità della patente, circola abusivamente, anche avvalendosi del permesso di guida di cui al comma 2 in violazione dei limiti previsti dall'ordinanza del prefetto con cui il permesso è stato concesso, è punito con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 2.046 ad euro 8.186.

Si applicano le sanzioni accessorie della revoca della patente e del fermo amministrativo del veicolo per un periodo di tre mesi. In caso di reiterazione delle violazioni, in luogo del fermo amministrativo, si applica la confisca amministrativa del veicolo.».

«Art. 142 *(Limiti di velocità)*. — 1. Ai fini della sicurezza della circolazione e della tutela della vita umana la velocità massima non può superare i 130 km/h per le autostrade, i 110 km/h per le strade extraurbane principali, i 90 km/h per le strade extraurbane secondarie e per le strade extraurbane locali, ed i 50 km/h per le strade nei centri abitati, con la possibilità di elevare tale limite fino ad un massimo di 70 km/h per le strade urbane le cui caratteristiche costruttive e funzionali lo consentano, previa installazione degli appositi segnali. Sulle autostrade a tre corsie più corsia di emergenza per ogni senso di marcia, dotate di apparecchiature debitamente omologate per il calcolo della velocità media di percorrenza su tratti determinati, gli enti proprietari o concessionari possono elevare il limite massimo di velocità fino a 150 km/h sulla base delle caratteristiche progettuali ed effettive del tracciato, previa installazione degli appositi segnali, sempreché lo consentano l'intensità del traffico, le condizioni atmosferiche prevalenti ed i dati di incidentalità dell'ultimo quinquennio. In caso di precipitazioni atmosferiche di qualsiasi natura, la velocità massima non può superare i 110 km/h per le autostrade ed i 90 km/h per le strade extraurbane principali.

2. Entro i limiti massimi suddetti, gli enti proprietari della strada possono fissare, provvedendo anche alla relativa segnalazione, limiti di velocità minimi e limiti di velocità massimi, diversi da quelli fissati al comma 1, in determinate strade e tratti di strada quando l'applicazione al caso concreto dei criteri indicati nel comma 1 renda opportuna la determinazione di limiti diversi, seguendo le direttive che saranno impartite dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. Gli enti proprietari della strada hanno l'obbligo di adeguare tempestivamente i limiti di velocità al venir meno delle cause che hanno indotto a disporre limiti particolari. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti può modificare i provvedimenti presi dagli enti proprietari della strada, quando siano contrari alle proprie direttive e comunque contrastanti con i criteri di cui al comma 1. Lo stesso Ministro può anche disporre l'imposizione di limiti, ove non vi abbia provveduto l'ente proprietario; in caso di mancato adempimento, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti può procedere direttamente alla esecuzione delle opere necessarie, con diritto di rivalsa nei confronti dell'ente proprietario.

3. Le seguenti categorie di veicoli non possono superare le velocità sottoindicate:

a) ciclomotori: 45 km/h;

b) autoveicoli o motoveicoli utilizzati per il trasporto delle merci pericolose rientranti nella classe 1 figurante in allegato all'accordo di cui all'articolo 168, comma 1, quando viaggiano carichi: 50 km/h fuori dei centri abitati; 30 km/h nei centri abitati;

c) macchine agricole e macchine operatrici: 40 km/h se montati su pneumatici o su altri sistemi equipollenti; 15 km/h in tutti gli altri casi;

d) quadricicli: 80 km/h fuori dei centri abitati;

e) treni costituiti da un autoveicolo e da un rimorchio di cui alle lettere *h)*, *i)* e *l)* dell'art. 54, comma 1: 70 km/h fuori dei centri abitati; 80 km/h sulle autostrade;

f) autobus e filobus di massa complessiva a pieno carico superiore a 8 t: 80 km/h fuori dei centri abitati; 100 km/h sulle autostrade;

g) autoveicoli destinati al trasporto di cose o ad altri usi, di massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 t e fino a 12 t: 80 km/h fuori dei centri abitati; 100 km/h sulle autostrade;

h) autoveicoli destinati al trasporto di cose o ad altri usi, di massa complessiva a pieno carico superiore a 12 t: 70 km/h fuori dei centri abitati; 80 km/h sulle autostrade;

i) autocarri di massa complessiva a pieno carico superiore a 5 t se adoperati per il trasporto di persone ai sensi dell'art. 82, comma 6: 70 km/h fuori dei centri abitati; 80 km/h sulle autostrade;

l) mezzi d'opera quando viaggiano a pieno carico: 40 km/h nei centri abitati; 60 km/h fuori dei centri abitati.

4. Nella parte posteriore dei veicoli di cui al comma 3, ad eccezione di quelli di cui alle lettere *a)* e *b)*, devono essere indicate le velocità massime consentite. Qualora si tratti di complessi di veicoli, l'indicazione del limite va riportata sui rimorchi ovvero sui semirimorchi. Sono comunque esclusi da tale obbligo gli autoveicoli militari ricompresi nelle lettere *c)*, *g)*, *h)* ed *i)* del comma 3, quando siano in dotazione alle Forze armate, ovvero ai Corpi ed organismi indicati nell'articolo 138, comma 11.

5. In tutti i casi nei quali sono fissati limiti di velocità restano fermi gli obblighi stabiliti dall'art. 141.

6. Per la determinazione dell'osservanza dei limiti di velocità sono considerate fonti di prova le risultanze di apparecchiature debitamente omologate, anche per il calcolo della velocità media di percorrenza su tratti determinati, nonché le registrazioni del cronotachigrafo e i documenti relativi ai percorsi autostradali, come precisato dal regolamento.

6-*bis*. Le postazioni di controllo sulla rete stradale per il rilevamento della velocità devono essere preventivamente segnalate e ben visibili, ricorrendo all'impiego di cartelli o di dispositivi di segnalazione luminosi, conformemente alle norme stabilite nel regolamento di esecuzione del presente codice. Le modalità di impiego sono stabilite con decreto del Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'interno.

6-ter. *Nei casi di accertamento, con le modalità di cui ai commi 6 e 6-*bis*, di più violazioni dei commi 7, 8, 9 o 9-*bis* del presente articolo, commesse dallo stesso veicolo in tratti stradali ricadenti nella competenza del medesimo ente e in un periodo di tempo non superiore a un'ora, si applicano, se più favorevoli, le sanzioni amministrative previste per la violazione più grave aumentate di un terzo. Il periodo di tempo di cui al primo periodo decorre dal momento in cui è stata commessa la violazione accertata per prima. Si osservano, in quanto compatibili, le disposizioni dell'articolo 198-*bis.

7. Chiunque non osserva i limiti minimi di velocità, ovvero supera i limiti massimi di velocità di non oltre 10 km/h, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 42 ad euro 173.

8. Chiunque supera di oltre 10 km/h e di non oltre 40 km/h i limiti massimi di velocità è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 173 ad euro 694. *Se la violazione è commessa all'interno del centro abitato e per almeno due volte nell'arco di un anno, si applicano la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 220 a euro 880 e la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da quindici a trenta giorni.*

9. Chiunque supera di oltre 40 km/h ma di non oltre 60 km/h i limiti massimi di velocità è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da € 543 a € 2.170. Dalla violazione consegue la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da uno a tre mesi.

9-*bis*. Chiunque supera di oltre 60 km/h i limiti massimi di velocità è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da € 845 a € 3.382. Dalla violazione consegue la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da sei a dodici mesi, ai sensi delle norme di cui al capo I, sezione II, del titolo VI.

10. Chiunque viola le disposizioni di cui al comma 4 è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da € 26 a € 102.

11. Se le violazioni di cui ai commi 7, 8, 9 e 9-*bis* sono commesse alla guida di uno dei veicoli indicati al comma 3, lettere *b)*, *e)*, *f)*, *g)*, *h)*, *i)* e *l)* le sanzioni amministrative pecuniarie e quelle accessorie ivi previste sono raddoppiate. L'eccesso di velocità oltre il limite al quale è tarato il limitatore di velocità di cui all'articolo 179 comporta, nei veicoli obbligati a montare tale apparecchio, l'applicazione delle sanzioni amministrative pecuniarie previste dai commi 2-*bis* e 3 del medesimo articolo 179, per il caso di limitatore non funzionante o alterato. È sempre disposto l'accompagnamento del mezzo presso un'officina autorizzata, per i fini di cui al comma 6-*bis* del citato articolo 179.

12. Quando il titolare di una patente di guida sia incorso, in un periodo di due anni, in una ulteriore violazione del comma 9, la sanzione amministrativa accessoria è della sospensione della patente da otto a diciotto mesi, ai sensi delle norme di cui al capo I, sezione II, del titolo VI. Quando il titolare di una patente di guida sia incorso, in un periodo di due anni, in una ulteriore violazione del comma 9-*bis*, la sanzione amministrativa accessoria è la revoca della patente, ai sensi delle norme di cui al capo I, sezione II, del titolo VI.

12-*bis*. I proventi delle sanzioni derivanti dall'accertamento delle violazioni dei limiti massimi di velocità stabiliti dal presente articolo, attraverso l'impiego di apparecchi o di sistemi di rilevamento della velocità ovvero attraverso l'utilizzazione di dispositivi o di mezzi tecnici di controllo a distanza delle violazioni ai sensi dell'articolo 4 del decreto-legge 20 giugno 2002, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 1° agosto 2002, n. 168, e successive modificazioni, sono attribuiti, in misura pari al 50 per cento ciascuno, all'ente proprietario della strada su cui è stato effettuato l'accertamento o agli enti che esercitano le relative funzioni ai sensi dell'articolo 39 del decreto del Presidente della Repubblica 22 marzo 1974, n. 381, e all'ente da cui dipende l'organo accertatore, alle condizioni e nei limiti di cui ai commi 12-*ter* e 12-*quater*. Le disposizioni di cui al periodo precedente non si applicano alle strade in concessione. Gli enti di cui al presente comma diversi dallo Stato utilizzano la quota dei proventi ad essi destinati nella regione nella quale sono stati effettuati gli accertamenti.

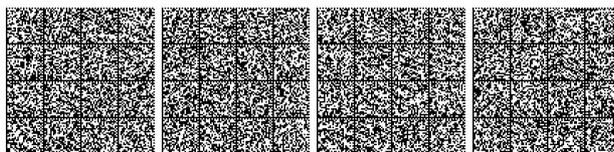
12-*ter*. Gli enti di cui al comma 12-*bis* destinano le somme derivanti dall'attribuzione delle quote dei proventi delle sanzioni amministrative pecuniarie di cui al medesimo comma alla realizzazione di interventi di manutenzione e messa in sicurezza delle infrastrutture stradali, ivi comprese la segnaletica e le barriere, e dei relativi impianti, nonché al potenziamento delle attività di controllo e di accertamento delle violazioni in materia di circolazione stradale, ivi comprese le spese relative al personale, nel rispetto della normativa vigente relativa al contenimento delle spese in materia di pubblico impiego e al patto di stabilità interno.

12-*quater*. Ciascun ente locale trasmette in via informatica al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed al Ministero dell'interno, entro il 31 maggio di ogni anno, una relazione in cui sono indicati, con riferimento all'anno precedente, l'ammontare complessivo dei proventi di propria spettanza di cui al comma 1 dell'articolo 208 e al comma 12-*bis* del presente articolo, come risultante da rendiconto approvato nel medesimo anno, e gli interventi realizzati a valere su tali risorse, con la specificazione degli oneri sostenuti per ciascun intervento. Ciascun ente locale pubblica la relazione di cui al primo periodo in apposita sezione del proprio sito internet istituzionale entro trenta giorni dalla trasmissione al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e al Ministero dell'interno. A decorrere dal 1° luglio 2022, il Ministero dell'interno, entro sessanta giorni dalla ricezione, pubblica in apposita sezione del proprio sito internet istituzionale le relazioni pervenute ai sensi del primo periodo. La percentuale dei proventi spettanti ai sensi del comma 12-*bis* è ridotta del 90 per cento annuo nei confronti dell'ente che non trasmetta la relazione di cui al primo periodo, ovvero che utilizzi i proventi di cui al primo periodo in modo difforme da quanto previsto dal comma 4 dell'articolo 208 e dal comma 12-*ter* del presente articolo, per ciascun anno per il quale sia riscontrata una delle predette inadempienze. Le inadempienze di cui al periodo precedente rilevano ai fini della responsabilità disciplinare e per danno erariale e devono essere segnalate tempestivamente al procuratore regionale della Corte dei conti.».

«Art. 173 *(Uso di lenti o di determinati apparecchi durante la guida)*. — 1. Il titolare di patente di guida al quale, in sede di rilascio o rinnovo della patente stessa, sia stato prescritto di integrare le proprie deficienze organiche e minorazioni anatomiche o funzionali per mezzo di lenti o di determinati apparecchi, ha l'obbligo di usarli durante la guida.

2. È vietato al conducente di far uso durante la marcia di apparecchi radiotelefonici, smartphone, computer portatili, notebook, tablet e dispositivi analoghi che comportino anche solo temporaneamente l'allontanamento delle mani dal volante ovvero di usare cuffie sonore, fatta eccezione per i conducenti dei veicoli delle forze armate e dei Corpi di cui all'art. 138, comma 11, e di polizia. È consentito l'uso di apparecchi a viva voce, o dotati di auricolare purché il conducente abbia adeguate capacità uditive ad entrambe le orecchie che non richiedono per il loro funzionamento l'uso delle mani.

3. Chiunque viola le disposizioni di cui al comma 1 è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da € 83 a €332.

3-*bis*. Chiunque viola le disposizioni di cui al comma 2 è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma *da euro 250 a euro 1.000 e alla sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da quindici giorni a due mesi. Qualora lo stesso soggetto compia un'ulteriore violazione nel corso di un biennio, si applicano la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 350 a euro 1.400 e la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da uno a tre mesi*.».

«Tabella dei punteggi previsti all'art. 126-bis.

Norma violata		Punti
Omissis		
Art. 173 *comma 3 – 8*	*Comma 3-bis, primo periodo*	5
	Comma 3-bis, secondo periodo	*10*
Omissis		

Per le patenti rilasciate successivamente al 1° ottobre 2003 a soggetti che non siano già titolari di altra patente di categoria B o superiore, i punti riportati nella presente tabella, per ogni singola violazione, sono raddoppiati qualora le violazioni siano commesse entro i primi tre anni dal rilascio. Per gli stessi tre anni, la mancanza di violazioni di una norma di comportamento da cui derivi la decurtazione del punteggio determina l'attribuzione, fermo restando quanto previsto dal comma 5, di un punto all'anno fino ad un massimo di tre punti.».

Note all'art. 5:

— Si riporta il testo dell'articolo 230 del citato decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come modificato dalla presente legge:

«Art. 230 *(Educazione stradale)*. — 1. Allo scopo di promuovere la formazione dei giovani in materia di comportamento stradale e di sicurezza del traffico e della circolazione, nonché per promuovere ed incentivare l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto, il Ministro dell'istruzione, dell'università e della ricerca, con proprio decreto, da emanare di concerto con i Ministri delle infrastrutture e dei trasporti, dell'interno e dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, sentita la Conferenza Stato-città ed autonomie locali, avvalendosi dell'Automobile Club d'Italia, predispone appositi programmi, corredati dal relativo piano finanziario, da svolgere come attività obbligatoria nelle scuole di ogni ordine e grado, ivi compresi gli istituti di istruzione artistica e le scuole materne, che concernano la conoscenza dei principi della sicurezza stradale, nonché delle strade, della relativa segnaletica, delle norme generali per la condotta dei veicoli, con particolare riferimento all'uso della bicicletta, e delle regole di comportamento degli utenti, con particolare riferimento all'informazione sui rischi conseguenti all'assunzione di sostanze psicotrope, stupefacenti e di bevande alcoliche.

2. Il Ministro dell'istruzione, dell'università e della ricerca, con propria ordinanza, disciplina le modalità di svolgimento dei predetti programmi nelle scuole, anche con l'ausilio degli appartenenti ai corpi di polizia municipale, nonché di personale esperto appartenente alle predette istituzioni pubbliche e private; l'ordinanza può prevedere l'istituzione di appositi corsi per i docenti che collaborano all'attuazione dei programmi stessi. Le spese eventualmente occorrenti sono reperite nell'ambito degli ordinari stanziamenti di bilancio delle amministrazioni medesime.

2-*bis*. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti predispone annualmente un programma informativo sulla sicurezza stradale, sottoponendolo al parere delle Commissioni parlamentari competenti alle quali riferisce sui risultati ottenuti.

2-ter. *La partecipazione a corsi extracurricolari di educazione stradale organizzati dalle istituzioni scolastiche secondarie di secondo grado statali e paritarie determina l'attribuzione, all'atto del rilascio della patente, del credito di due punti ai sensi dell'articolo 126-*bis *sulle tipologie di patenti di cui all'articolo 115, comma 1, lettere* b) *e* c)*. Con decreto del Ministro dell'istruzione e del merito, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e con il Ministro dell'interno, da adottare entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, sono individuati i soggetti erogatori dei corsi di cui al primo periodo tra gli enti pubblici e privati competenti in materia di sicurezza stradale, compresi gli enti di formazione professionale e le autoscuole di cui all'articolo 123, e sono definite le modalità per lo svolgimento dei medesimi corsi e per la relativa certificazione.».*

Note all'art. 6:

— La legge 8 agosto 1991, n. 264 recante: «Disciplina dell'attività di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto» è pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 195 del 21 agosto 1991.

Note all'art. 7:

— Si riporta il testo dell'articolo 117 del citato decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come modificato dalla presente legge:

«Art. 117 *(Limitazioni nella guida).* — 1.

2. Per i primi tre anni dal conseguimento della patente di categoria A2, A, B1 e B non è consentito il superamento della velocità di 100 km/h per le autostrade e di 90 km/h per le strade extraurbane principali.

2-*bis*. *Ai titolari di patente di guida di categoria B, per i primi tre anni dal rilascio, non è consentita la guida di autoveicoli aventi una potenza specifica, riferita alla tara, superiore a 75 kW/t. Nel caso di veicoli di categoria M1, anche elettrici o ibridi plug-in, ai fini di cui al primo periodo, si applica l'ulteriore limite di potenza massima pari a 105 kW*. Le limitazioni di cui al presente comma non si applicano, inoltre, se a fianco del conducente si trova, in funzione di istruttore, persona di età non superiore a sessantacinque anni, munita di patente valida per la stessa categoria, conseguita da almeno dieci anni, ovvero valida per la categoria superiore. Fatto salvo quanto previsto dall'articolo 120 del presente codice, alle persone destinatarie del divieto di cui all'articolo 75, comma 1, lettera *a)*, del testo unico di cui al decreto del Presidente della Repubblica 9 ottobre 1990, n. 309, il divieto di cui al presente comma ha effetto per i primi tre anni dal rilascio della patente di guida.

3. Nel regolamento saranno stabilite le modalità per l'indicazione sulla carta di circolazione dei limiti di cui ai commi 2 e 2-*bis*. Analogamente sono stabilite norme per i veicoli in circolazione alla data di entrata in vigore del presente codice.

4. Le limitazioni alla guida e alla velocità sono automatiche e decorrono dalla data di superamento dell'esame di cui all'art. 121.

5. Il titolare di patente di guida italiana che, viola le disposizioni di cui ai commi 2 e 2-*bis* è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 165 ad euro 660. La violazione importa la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della validità della patente da due ad otto mesi, secondo le norme del capo I, sezione II, del titolo VI.».

Note all'art. 8:

— Si riporta il testo degli articoli 120 e 122 del citato decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come modificato dalla presente legge:

«Art. 120 *(Requisiti soggettivi per ottenere il rilascio della patente di guida e disposizioni sull'interdizione alla conduzione di velocipedi a pedalata assistita).* — 1. Non possono conseguire la patente di guida i delinquenti abituali, professionali o per tendenza e coloro che sono o sono stati sottoposti a misure di sicurezza personali o alle misure di prevenzione previste dalla legge 27 dicembre 1956, n. 1423, ad eccezione di quella di cui all'articolo 2, e dalla legge 31 maggio 1965, n. 575, le persone condannate per i reati di cui agli articoli 73 e 74 del testo unico di cui al decreto del Presidente della Repubblica 9 ottobre 1990, n. 309, fatti salvi gli effetti di provvedimenti riabilitativi, nonché i soggetti destinatari dei divieti di cui agli articoli 75, comma 1, lettera *a)*, e 75-*bis*, comma 1, lettera *f)*, del medesimo testo unico di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 309 del 1990 per tutta la durata dei predetti divieti. Non possono di nuovo conseguire la patente di guida le persone a cui sia applicata per la seconda volta, con sentenza di condanna per il reato di cui al terzo periodo del comma 2 dell'articolo 222, la revoca della patente ai sensi del quarto periodo del medesimo comma.

2. Fermo restando quanto previsto dall'articolo 75, comma 1, lettera *a)*, del citato testo unico di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 309 del 1990, se le condizioni soggettive indicate al primo periodo del comma 1 del presente articolo intervengono in data successiva al rilascio, il prefetto provvede alla revoca della patente di guida. La revoca non può essere disposta se sono trascorsi più di tre anni dalla data di applicazione delle misure di prevenzione, o di quella del passaggio in giudicato della sentenza di condanna per i reati indicati al primo periodo del medesimo comma 1.

3. La persona destinataria del provvedimento di revoca di cui al comma 2 non può conseguire una nuova patente di guida prima che siano trascorsi almeno tre anni. *In ogni caso, ai fini del conseguimento della nuova patente di guida, non devono sussistere le situazioni preclusive di cui al comma 1.*

4. Avverso i provvedimenti di diniego di cui al comma 1 e i provvedimenti di cui al comma 2 è ammesso il ricorso al Ministro dell'interno il quale decide, entro sessanta giorni, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

5. Con decreto del Ministro dell'interno e del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti sono stabilite le modalità necessarie per l' adeguamento del collegamento telematico tra il sistema informativo del Dipartimento per i trasporti terrestri e il trasporto intermodale e quello del Dipartimento per le politiche del personale dell'amministrazione civile e per le risorse strumentali e finanziarie, in modo da consentire la trasmissione delle informazioni necessarie ad impedire il rilascio dei titoli abilitativi di cui al comma 1 e l'acquisizione dei dati relativi alla revoca dei suddetti titoli intervenuta ai sensi del comma 2.

6. Salvo che il fatto costituisca reato, chiunque, in violazione delle disposizioni di cui ai commi 1 e 3, provvede al rilascio dei titoli abilitativi di cui all'articolo 116 è punito con la sanzione amministrativa pecuniaria da € 1.084 a € 3.253.

6-*bis*. Nei confronti dei soggetti indicati dal comma 1, il giudice con la sentenza di condanna o con l'applicazione di una misura di sicurezza o di prevenzione, ovvero il prefetto con l'irrogazione dei divieti di cui agli articoli 75, comma 1, lettera *a)*, e 75-*bis*, comma 1, lettera *f)*, del testo unico di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 309 del 1990, può disporre l'interdizione dalla conduzione dei velocipedi a pedalata assistita di cui all'articolo 50, comma 1, fatti salvi gli effetti di provvedimenti riabilitativi e, per i soggetti destinatari dei predetti divieti, per tutta la loro durata. Nell'ipotesi di cui al comma 2, il prefetto con il provvedimento di revoca della patente di guida può disporre l'applicazione dell'ulteriore misura dell'interdizione dalla conduzione dei predetti velocipedi. Avverso il provvedimento interdittivo del prefetto è ammesso ricorso ai sensi del comma 4. La violazione della misura interdittiva di cui al presente comma è punita con la sanzione amministrativa pecuniaria da euro 2.000 a euro 7.000 ed è disposta la confisca del mezzo.».

«Art. 122 *(Esercitazioni di guida).* — 1. A chi ne ha fatto domanda per sostenere l'esame per la patente di guida ovvero per l'estensione di validità della patente ad altre categorie di veicoli ed è in possesso dei requisiti fisici e psichici prescritti è rilasciata un'autorizzazione per esercitarsi alla guida, previo superamento della prova di controllo delle cognizioni di cui al comma 1 dell'articolo 121, che deve avvenire entro sei mesi dalla data di presentazione della domanda per il conseguimento della patente. Entro il termine di cui al periodo precedente non sono consentite più di due prove.

2. *Fatto salvo quanto disposto dal comma 5-*bis*, l'autorizzazione* consente all'aspirante di esercitarsi su veicoli delle categorie per le quali è stata richiesta la patente o l'estensione di validità della medesima, purché al suo fianco si trovi, in funzione di istruttore, persona di età non superiore a sessantacinque anni, munita di patente valida per la stessa categoria, conseguita da almeno dieci anni, ovvero valida per la categoria superiore; l'istruttore deve, a tutti gli effetti, vigilare sulla marcia del veicolo, intervenendo tempestivamente ed efficacemente in caso di necessità.

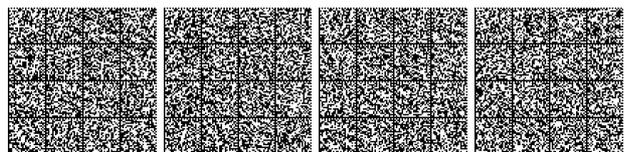
3. Agli aspiranti autorizzati a esercitarsi per conseguire le patenti di categoria AM, A1, A2 e A, quando utilizzano veicoli nei quali non può prendere posto, a fianco del conducente, altra persona in funzione di istruttore, non si applicano le disposizioni del comma 2.

3-bis. *Fermo restando quanto previsto dai commi 2 e 3, gli aspiranti autorizzati a esercitarsi per conseguire le patenti di categoria AM, A1, A2 e A non possono in alcun caso trasportare passeggeri.*

4. Gli autoveicoli per le esercitazioni e gli esami di guida devono essere muniti di appositi contrassegni recanti la lettera alfabetica "P". Tale contrassegno è sostituito per i veicoli delle autoscuole con la scritta "scuola guida". Le caratteristiche di tali contrassegni e le modalità di applicazione saranno determinate nel regolamento.

5.

5-bis. *L'aspirante al conseguimento della patente di guida di categoria B può esercitarsi nelle condizioni di cui al comma 2 solo dopo aver effettuato esercitazioni in autostrada o su strade extraurbane e in condizione di visione notturna. Per le esercitazioni di guida nelle condizioni di cui al comma 2, il titolare dell'autorizzazione di cui al comma 1 deve avere con sé anche la certificazione rilasciata dall'autoscuola che comprova l'assolvimento degli obblighi di cui al primo periodo del presente comma. Chiunque guida senza tale certificazione è soggetto alle sanzioni di cui al comma 7. Con uno o più decreti del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti sono stabiliti il numero minimo delle ore di esercitazione che l'aspirante al conseguimento della patente di guida della categoria B è tenuto a effettuare presso un'autoscuola con istruttore abilitato e autorizzato, il numero di quelle necessarie per le esercitazioni di cui al comma 2 nonché la disciplina e le modalità di svolgimento delle medesime esercitazioni.*

6. L'autorizzazione è valida per dodici mesi.

7. Chiunque guida senza l'autorizzazione per l'esercitazione, ma avendo a fianco, in funzione di istruttore, persona provvista di patente di guida ai sensi del comma 2, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 430 ad euro 1.731. La stessa sanzione si applica alla persona che funge da istruttore.

8. Chiunque, essendo autorizzato per l'esercitazione, guida senza avere a fianco, ove previsto, in funzione di istruttore, persona provvista di patente valida ai sensi del comma 2 è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 430 a euro 1.731. Alla violazione consegue la sanzione accessoria del fermo amministrativo del veicolo per tre mesi, secondo le norme del capo I, sezione II, del titolo VI.

9. Chiunque viola le disposizioni di cui al comma 4 è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 87 ad euro 344.

*9-*bis*. Chiunque viola le disposizioni del comma 3-*bis *è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 100 a euro 300. La stessa sanzione si applica al passeggero.*».

Note all'art. 9:

— Si riporta il testo dell'articolo 18 del decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 286 recante: "Disposizioni per il riassetto normativo in materia di liberalizzazione regolata dell'esercizio dell'attività di autotrasportatore", pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 6 del 9 gennaio 2006, come modificato dalla presente legge:

«Art. 18 *(Qualificazione iniziale)*. — 1. Per l'accesso ai corsi di qualificazione iniziale, di cui all'articolo 19, comma 1, non è richiesto il previo possesso della patente di guida corrispondente. Per accedere alla parte di programma relativo alle ore di guida individuale di cui all'allegato I, sezioni 2 o 2-*bis*, è necessario il previo possesso dell'autorizzazione ad esercitarsi alla guida, rilasciata ai sensi dell'articolo 122, comma 1, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, per la patente di guida di categoria corrispondente a quella presupposta dalla carta di qualificazione del conducente che si intende conseguire.

2. Il conducente di un veicolo adibito al trasporto di cose può guidare, a partire da:

a) 18 anni di età: veicoli delle categorie di patente di guida C e CE, a condizione di essere titolare di carta di qualificazione del conducente conseguita a seguito della frequenza di un corso di qualificazione iniziale ordinario, di cui all'articolo 19, comma 2, e del superamento del relativo esame;

b) 18 anni di età: veicoli delle categorie di patente di guida C1 e C1E, a condizione di essere titolare di carta di qualificazione del conducente conseguita a seguito della frequenza di un corso di qualificazione iniziale accelerato, di cui all'articolo 19, comma 2-*bis*, e del superamento del relativo esame;

c) 21 anni di età: veicoli delle categorie di patente di guida C e CE, a condizione di essere titolare di carta di qualificazione del conducente conseguita a seguito della frequenza di un corso di qualificazione iniziale accelerato, di cui all'articolo 19, comma 2-*bis*, e del superamento del relativo esame.

3. Il conducente di un veicolo adibito al trasporto di persone può guidare, a partire da:

a) 21 anni di età: veicoli delle categorie di patente di guida D e DE, per servizi di linea con percorrenza non superiore a 50 chilometri, a condizione di essere titolare di carta di qualificazione del conducente conseguita a seguito della frequenza di un corso di qualificazione iniziale accelerato, di cui all'articolo 19, comma 2-*bis*, e del superamento del relativo esame. *Il limite di età è ridotto a 18 anni per guidare, nel territorio dello Stato, veicoli delle categorie di cui alla presente lettera per i servizi con la percorrenza ivi indicata, a condizione che il conducente sia titolare di carta di qualificazione del conducente conseguita a seguito della frequenza di un corso di qualificazione iniziale ordinario, di cui all'articolo 19, comma 2, della durata di 280 ore e del superamento del relativo esame;*

b) 21 anni di età: veicoli delle categorie di patente di guida D1 e D1E, a condizione di essere titolare di carta di qualificazione del conducente conseguita a seguito della frequenza di un corso di qualificazione iniziale accelerato, di cui all'articolo 19, comma 2-*bis*, e del superamento del relativo esame. *Il limite di età è ridotto a 18 anni per guidare, nel territorio dello Stato, veicoli delle categorie di cui alla presente lettera, a condizione che il conducente sia titolare di carta di qualificazione del conducente conseguita a seguito della frequenza di un corso di qualificazione iniziale ordinario, di cui all'articolo 19, comma 2, della durata di 280 ore e del superamento del relativo esame;*

c) 21 anni di età: veicoli delle categorie di patente di guida D e DE, a condizione di essere titolare di carta di qualificazione del conducente conseguita a seguito della frequenza di un corso di qualificazione iniziale ordinario, di cui all'articolo 19, comma 2, e del superamento del relativo esame. *Il limite di età è ridotto a 20 anni per guidare nel territorio dello Stato veicoli delle categorie di cui alla presente lettera, a condizione che il conducente sia titolare di carta di qualificazione del conducente conseguita a seguito della frequenza di un corso di qualificazione iniziale ordinario, di cui all'articolo 19, comma 2, della durata di 280 ore e del superamento del relativo esame. Alle medesime condizioni, il limite di età è ulteriormente ridotto a 18 anni per la guida di tali veicoli senza passeggeri;*

d) 23 anni di età: veicoli delle categorie di patente di guida D e DE, a condizione di essere titolare di carta di qualificazione del conducente conseguita a seguito della frequenza di un corso di qualificazione iniziale accelerato, di cui all'articolo 19, comma 2-*bis*, e del superamento del relativo esame.

4. La carta di qualificazione del conducente, conseguita con le modalità di cui al comma 2, lettera *b)*, abilita il titolare che abbia compiuto 21 anni di età al trasporto professionale di cose su tutte le categorie di veicoli previsti dal predetto comma 2.

5. La carta di qualificazione del conducente, conseguita con le modalità di cui al comma 3, lettere *a)* o *b)*, abilita il titolare che abbia compiuto 23 anni di età al trasporto professionale di persone su tutte le categorie di veicoli previsti dal predetto comma 3.

6. I titolari di carta di qualificazione del conducente per il trasporto di cose che intendono conseguire anche la carta di qualificazione del conducente per il trasporto di persone, o viceversa, devono dimostrare esclusivamente la conoscenza delle materie specifiche attinenti alla nuova qualificazione.».

Note all'art. 10:

— Si riporta il testo degli articoli 45, 193,198 e 201 del citato decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come modificato dalla presente legge:

«Art. 45 *(Uniformità della segnaletica, dei mezzi di regolazione e controllo ed omologazioni)*. — 1. Sono vietati la fabbricazione e l'impiego di segnaletica stradale non prevista o non conforme a quella stabilita dal presente codice, dal regolamento o dai decreti o da direttive ministeriali, nonché la collocazione dei segnali e dei mezzi segnaletici in modo diverso da quello prescritto.

2. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti può intimare agli enti proprietari, concessionari o gestori delle strade, ai comuni e alle province, alle imprese o persone autorizzate o incaricate della collocazione della segnaletica, di sostituire, integrare, spostare, rimuovere o correggere, entro un termine massimo di quindici giorni, ogni segnale non conforme, per caratteristiche, modalità di scelta del simbolo, di impiego, di collocazione, alle disposizionI delle presenti norme e del regolamento, dei decreti e direttive ministeriali, ovvero quelli che possono ingenerare confusione con altra segnaletica, nonché a provvedere alla collocazione della segnaletica mancante. Per la segnaletica dei passaggi a livello di cui all'art. 44 i provvedimenti vengono presi d'intesa con il Ministero dei trasporti.

3. Decorso inutilmente il tempo indicato nella intimazione, la rimozione, la sostituzione, l'installazione, lo spostamento, ovvero la correzione e quanto altro occorre per rendere le segnalazioni conformi alle norme di cui al comma 2, sono effettuati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che esercita il potere sostitutivo nei confronti degli enti proprietari, concessionari o gestori delle strade, a cura dei dipendenti degli uffici centrali o periferici.

4. Le spese relative sono recuperate dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, a carico degli enti inadempienti, mediante ordinanza che costituisce titolo esecutivo.

5. Per i segnali che indicano installazioni o servizi, posti in opera dai soggetti autorizzati, l'ente proprietario della strada può intimare, ove occorra, ai soggetti stessi di reintegrare, spostare, rimuovere immediatamente e, comunque, non oltre dieci giorni, i segnali che non siano conformi alle norme di cui al comma 2 o che siano anche parzialmente deteriorati o non più corrispondenti alle condizioni locali o che possano disturbare o confondere la visione di altra segnaletica stradale. Decorso inutilmente il termine indicato nella intimazione, l'ente proprietario della strada provvede d'ufficio, a spese del trasgressore. Il prefetto su richiesta dell'ente proprietario ne ingiunge il pagamento con propria ordinanza che costituisce titolo esecutivo.

6. Nel regolamento sono precisati i segnali, i dispositivi, le apparecchiature e gli altri mezzi tecnici di controllo e regolazione del traffico, nonché quelli atti all'accertamento e al rilevamento automatico delle violazioni alle norme di circolazione, ed i materiali che, per la loro fabbricazione e diffusione, sono soggetti all'approvazione od omologazione da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, previo accertamento delle caratteristiche geometriche, fotometriche, funzionali, di idoneità e di quanto altro necessario. Nello stesso regolamento sono precisate altresì le modalità di omologazione e di approvazione, *fermo restando l'obbligo delle verifiche periodiche di funzionalità e di taratura per i dispositivi con funzione metrologica*;

7. Chiunque viola le norme del comma 1 e quelle relative del regolamento, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da € 430 a € 1.731.

8. La fabbricazione dei segnali stradali è consentita alle imprese autorizzate dall'Ispettorato generale per la circolazione e la sicurezza stradale di cui all'art. 35, comma 3, che provvede, a mezzo di specifico servizio, ad accertare i requisiti tecnico-professionali e la dotazione di adeguate attrezzature che saranno indicati nel regolamento. Nel regolamento sono, altresì, stabiliti i casi di revoca dell'autorizzazione.

9. Chiunque abusivamente costruisce, fabbrica o vende i segnali, dispositivi o apparecchiature, di cui al comma 6, non omologati o comunque difformi dai prototipi omologati o approvati è soggetto, ove il fatto non costituisca reato, alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da € 866 a € 3.464.A tale violazione consegue la sanzione amministrativa accessoria della confisca delle cose oggetto della violazione, secondo le norme del capo I, sezione II, del titolo VI.

9-*bis*. È vietata la produzione, la commercializzazione e l'uso di dispositivi che, direttamente o indirettamente, segnalano la presenza e consentono la localizzazione delle apposite apparecchiature di rilevamento di cui all'articolo 142, comma 6, utilizzate dagli organi di polizia stradale per il controllo delle violazioni.

9-*ter*. Chiunque produce, commercializza o utilizza i dispositivi di cui al comma 9-*bis* è soggetto, ove il fatto non costituisca reato, alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da € 825 a € 3.305 Alla violazione consegue la sanzione amministrativa accessoria della confisca della cosa oggetto della violazione secondo le norme del Capo I, Sezione II, del Titolo VI.».

«Art. 193 *(Obbligo dell'assicurazione di responsabilità civile)*. — 1. I veicoli di cui all'articolo 1, comma 1, lettera *rrr)*, del decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209, non possono essere posti in circolazione sulla strada senza la copertura assicurativa a norma delle vigenti disposizioni di legge sulla responsabilità civile verso terzi. *Anche quando il veicolo è, a qualsiasi titolo, nella legittima disponibilità di altra persona fisica o giuridica, il proprietario ha l'onere di verificare che il veicolo stesso non sia posto in circolazione senza la copertura assicurativa di cui al primo periodo.*

2. Chiunque circola senza la copertura dell'assicurazione è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da € 866 a € 3.464. Nei casi indicati dal comma 2-*bis*, la sanzione amministrativa pecuniaria è raddoppiata.

2-*bis*. Quando lo stesso soggetto sia incorso, in un periodo di due anni, in una delle violazioni di cui al comma 2 per almeno due volte, all'ultima infrazione consegue altresì la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente da uno a due mesi, ai sensi del titolo VI, capo I, sezione II. In tali casi, in deroga a quanto previsto dal comma 4, quando è stato effettuato il pagamento della sanzione in misura ridotta ai sensi dell'articolo 202 e corrisposto il premio di assicurazione per almeno sei mesi, il veicolo con il quale è stata commessa la violazione non è immediatamente restituito ma è sottoposto alla sanzione amministrativa accessoria del fermo amministrativo per quarantacinque giorni, secondo le disposizioni del titolo VI, capo I, sezione II, decorrenti dal giorno del pagamento della sanzione prevista. La restituzione del veicolo è in ogni caso subordinata al pagamento delle spese di prelievo, trasporto e custodia sostenute per il sequestro del veicolo e per il successivo fermo, se ricorrenti, limitatamente al caso in cui il conducente coincide con il proprietario del veicolo.

3. La sanzione amministrativa di cui al comma 2 è ridotta alla metà quando l'assicurazione del veicolo per la responsabilità verso i terzi sia comunque resa operante nei quindici giorni successivi al termine di cui all'art. 1901, secondo comma, del codice civile. La sanzione amministrativa di cui al comma 2 è altresì ridotta alla metà quando l'interessato entro trenta giorni dalla contestazione della violazione, previa autorizzazione dell'organo accertatore, esprime la volontà e provvede alla demolizione e alle formalità di radiazione del veicolo. In tale caso l'interessato ha la disponibilità del veicolo e dei documenti relativi esclusivamente per le operazioni di demolizione e di radiazione del veicolo previo versamento presso l'organo accertatore di una cauzione pari all'importo della sanzione minima edittale previsto dal comma 2. Ad avvenuta demolizione certificata a norma di legge, l'organo accertatore restituisce la cauzione, decurtata dell'importo previsto a titolo di sanzione amministrativa pecuniaria.

4. Si applica l'articolo 13, terzo comma, della legge 24 novembre 1981, n. 689. L'organo accertatore ordina che la circolazione sulla strada del veicolo sia fatta immediatamente cessare e che il veicolo stesso sia in ogni caso prelevato, trasportato e depositato in luogo non soggetto a pubblico passaggio, individuato in via ordinaria dall'organo accertatore o, in caso di particolari condizioni, concordato con il trasgressore. Quando l'interessato effettua il pagamento della sanzione in misura ridotta ai sensi dell'articolo 202, corrisponde il premio di assicurazione per almeno sei mesi e garantisce il pagamento delle spese di prelievo, trasporto e custodia del veicolo sottoposto a sequestro, l'organo di polizia che ha accertato la violazione dispone la restituzione del veicolo all'avente diritto, dandone comunicazione al prefetto. Quando nei termini previsti non è stato proposto ricorso e non è avvenuto il pagamento in misura ridotta, l'ufficio o comando da cui dipende l'organo accertatore invia il verbale al prefetto. Il verbale stesso costituisce titolo esecutivo ai sensi dell'articolo 203, comma 3, e il veicolo è confiscato ai sensi dell'art. 213.

4-*bis*. Salvo che debba essere disposta confisca ai sensi dell'articolo 240 del codice penale, è sempre disposta la confisca amministrativa del veicolo intestato al conducente sprovvisto di copertura assicurativa quando sia fatto circolare con documenti assicurativi falsi o contraffatti. Nei confronti di colui che abbia falsificato o contraffatto i documenti assicurativi di cui al precedente periodo è sempre disposta la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida per un anno. Si applicano le disposizioni dell'articolo 213 del presente codice.

4-*ter*. L'accertamento della mancanza di copertura assicurativa obbligatoria del veicolo può essere effettuato anche mediante il raffronto dei dati relativi alle polizze emesse dalle imprese assicuratrici con quelli provenienti *dai documentatori automatici di infrazioni semaforiche che abbiano rilevato la violazione di cui all'articolo 146, comma 3, nonché* dai dispositivi o apparecchiature di cui alle lettere *e)*, *f)* e *g)* del comma 1-*bis* dell'articolo 201, omologati ovvero approvati per il funzionamento in modo completamente automatico e gestiti direttamente dagli organi di polizia stradale di cui all'articolo 12, comma 1.

4-*quater*. Qualora, in base alle risultanze del raffronto dei dati di cui al comma 4- ter, risulti che al momento del rilevamento un veicolo munito di targa di immatricolazione fosse sprovvisto della copertura assicurativa obbligatoria, l'organo di polizia procedente invita il proprietario o altro soggetto obbligato in solido a produrre il certificato di assicurazione obbligatoria, ai sensi e per gli effetti dell'articolo 180, comma 8.

4-*quinquies*. La documentazione fotografica prodotta dai dispositivi o apparecchiature di cui al comma 4-*ter*, costituisce atto di accertamento, ai sensi e per gli effetti dell'articolo 13 della legge 24 novembre 1981, n. 689, in ordine alla circostanza che al momento del rilevamento un determinato veicolo, munito di targa di immatricolazione, stava circolando sulla strada.».

«Art. 198 *(Più violazioni di norme che prevedono sanzioni amministrative pecuniarie)*. — 1. Salvo che sia diversamente stabilito dalla legge, chi con una azione od omissione viola diverse disposizioni, *relativamente a un unico tratto stradale, compreso tra due intersezioni, o*

sezione stradale, che prevedono sanzioni amministrative pecuniarie, o commette più violazioni della stessa disposizione, soggiace alla sanzione prevista per la violazione più grave aumentata fino al triplo.

2. In deroga a quanto disposto nel comma 1, nell'ambito delle aree pedonali urbane e nelle zone a traffico limitato, il trasgressore ai divieti di accesso e agli altri singoli obblighi e divieti o limitazioni soggiace alle sanzioni previste per ogni singola violazione.

2-bis. *Fuori dei casi di cui all'articolo 198-*bis*, quando più violazioni delle medesime disposizioni degli articoli 6 e 7 sono accertate, senza contestazione immediata, nella stessa zona a traffico limitato, nella stessa area pedonale urbana ovvero sul medesimo tratto di strada soggetto a una stessa limitazione o a uno stesso divieto, attraverso dispositivi di controllo da remoto delle violazioni, di cui all'articolo 201, si applica una sola sanzione per ciascun giorno di calendario, anche nel caso in cui siano previste limitazioni del traffico solo in determinate fasce orarie nella medesima giornata nonché nel caso in cui una fascia oraria di vigenza termini il giorno successivo.*

2-ter. *Il controllo in uscita con i dispositivi di cui all'articolo 201, comma 1-*bis*, lettera* g)*, nel caso di divieti e limitazioni variabili nel tempo, può essere attivato solo in condizioni di regolare circolazione all'interno degli ambiti controllati e in ogni caso deve essere disattivato qualora eventi eccezionali e straordinari determinino l'involontaria permanenza dei veicoli all'interno dei predetti ambiti a causa di imprevedibili rallentamenti dei flussi di traffico. Nel caso di controllo del tempo di permanenza si applica una tolleranza pari al 10 per cento del tempo di permanenza consentito.*».

«Art. 201 *(Notificazione delle violazioni)*. — 1. Qualora la violazione non possa essere immediatamente contestata, il verbale, con gli estremi precisi e dettagliati della violazione e con la indicazione dei motivi che hanno reso impossibile la contestazione immediata, deve, entro novanta giorni dall'accertamento, essere notificato all'effettivo trasgressore o, quando questi non sia stato identificato e si tratti di violazione commessa dal conducente di un veicolo a motore, munito di targa, ad uno dei soggetti indicati nell'art. 196, quale risulta dall'archivio nazionale dei veicoli e dal P.R.A. alla data dell'accertamento. Se si tratta di ciclomotore la notificazione deve essere fatta all'intestatario del contrassegno di identificazione. Nel caso di accertamento della violazione nei confronti dell'intestatario del veicolo che abbia dichiarato il domicilio legale ai sensi dell'articolo 134, comma 1-*bis*, la notificazione del verbale è validamente eseguita quando sia stata effettuata presso il medesimo domicilio legale dichiarato dall'interessato. Qualora l'effettivo trasgressore od altro dei soggetti obbligati sia identificato successivamente alla commissione della violazione la notificazione può essere effettuata agli stessi entro novanta giorni dalla data in cui risultino dal P.R.A. o nell'archivio nazionale dei veicoli l'intestazione del veicolo e le altre indicazioni identificative degli interessati o comunque dalla data in cui la pubblica amministrazione è posta in grado di provvedere alla loro identificazione. Quando la violazione sia stata contestata immediatamente al trasgressore, il verbale deve essere notificato ad uno dei soggetti individuati ai sensi dell'articolo 196 entro cento giorni dall'accertamento della violazione. Per i residenti all'estero la notifica deve essere effettuata entro trecentosessanta giorni dall'accertamento.

1-*bis*. Fermo restando quanto indicato dal comma 1, nei seguenti casi la contestazione immediata non è necessaria e agli interessati sono notificati gli estremi della violazione nei termini di cui al comma 1:

a) impossibilità di raggiungere un veicolo lanciato ad eccessiva velocità;

b) attraversamento di un incrocio con il semaforo indicante la luce rossa;

c) sorpasso vietato;

d) accertamento della violazione in assenza del trasgressore e del proprietario del veicolo;

e) accertamento della violazione per mezzo di appositi apparecchi di rilevamento direttamente gestiti dagli organi di Polizia stradale e nella loro disponibilità che consentono la determinazione dell'illecito in tempo successivo poiché il veicolo oggetto del rilievo è a distanza dal posto di accertamento o comunque nell'impossibilità di essere fermato in tempo utile o nei modi regolamentari;

f) accertamento effettuato con i dispositivi di cui all'articolo 4 del decreto-legge 20 giugno 2002, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 1° agosto 2002, n. 168, e successive modificazioni;

g) rilevazione degli accessi di veicoli non autorizzati ai centri storici, alle zone a traffico limitato, alle aree pedonali, alle piazzole di carico e scarico di merci, o della circolazione sulle corsie e sulle strade riservate o con accesso o transito vietato, attraverso dispositivi omologati ai sensi di apposito regolamento emanato con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. Con il medesimo regolamento sono definite le condizioni per l'installazione e l'esercizio dei dispositivi di controllo, al fine di consentire la rilevazione delle violazioni dei divieti di circolazione, in ingresso, all'interno ed in uscita nelle corsie, strade, aree e zone di cui al periodo precedente, nonché il controllo della durata di permanenza all'interno delle medesime zone;

g-*bis*) *accertamento delle violazioni di cui agli articoli 10, 40, comma 11, 61, 62, 72, 78, 79, 80, 141, 143, commi 11 e 12, 146, comma 3, 147, commi 2-*bis *e 3, 158, limitatamente al divieto di fermata e alla violazione della sosta riservata nei soli casi previsti dall'articolo 7, comma 1, lettera* d)*, 167, 170, 171, 193, 213, 214, 216 e 217, per mezzo di dispositivi o apparecchiature di rilevamento approvate od omologate ai sensi di appositi regolamenti adottati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'interno. Con i medesimi regolamenti sono definite le condizioni per l'installazione e l'esercizio dei dispositivi di controllo nonché per l'accesso alle banche di dati necessarie per il loro funzionamento. Per l'accertamento delle violazioni, la documentazione fotografica prodotta costituisce atto di accertamento, ai sensi e per gli effetti dell'articolo 13 della legge 24 novembre 1981, n. 689, in ordine alla circostanza che al momento del rilevamento un determinato veicolo, munito di targa di immatricolazione, stava circolando sulla strada;*

g-*ter*) accertamento, per mezzo di appositi dispositivi o apparecchiature di rilevamento, della violazione dell'obbligo dell'assicurazione per la responsabilità civile verso terzi, effettuato mediante il confronto dei dati rilevati riguardanti il luogo, il tempo e l'identificazione dei veicoli con quelli risultanti dall'elenco dei veicoli a motore che non risultano coperti dall'assicurazione per la responsabilità civile verso terzi, di cui all'articolo 31, comma 2, del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27 .

1-*ter*. Nei casi diversi da quelli di cui al comma 1-*bis* nei quali non è avvenuta la contestazione immediata, il verbale notificato agli interessati deve contenere anche l'indicazione dei motivi che hanno reso impossibile la contestazione immediata. Nei casi previsti alle lettere *b)*, *f)* e *g)* del comma 1-*bis* non è necessaria la presenza degli organi di polizia stradale qualora l'accertamento avvenga mediante rilievo con dispositivi o apparecchiature che sono stati omologati ovvero approvati per il funzionamento in modo completamente automatico. Tali strumenti devono essere gestiti direttamente dagli organi di polizia stradale di cui all'articolo 12, comma 1.

1-*quater*. In occasione della rilevazione delle violazioni di cui al comma 1-*bis*, lettera g-*bis*), non è necessaria la presenza degli organi di polizia stradale qualora l'accertamento avvenga mediante dispositivi o apparecchiature che sono stati omologati ovvero approvati per il funzionamento in modo completamente automatico. Tali strumenti devono essere gestiti direttamente dagli organi di polizia stradale di cui all'articolo 12, comma 1, e fuori dei centri abitati possono essere installati ed utilizzati solo sui tratti di strada individuati dai prefetti, secondo le direttive fornite dal Ministero dell'interno, sentito il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. I tratti di strada di cui al periodo precedente sono individuati tenendo conto del tasso di incidentalità e delle condizioni strutturali, plano-altimetriche e di traffico.

1-*quinquies*. *I dispositivi per l'accertamento e il rilevamento automatico delle violazioni possono accertare contemporaneamente due o più violazioni tra quelle indicate dal comma 1-*bis*, se approvati od omologati per l'accertamento e il rilevamento automatico di ciascuna delle violazioni rilevate. In deroga a quanto previsto dal primo periodo, le immagini acquisite mediante dispositivi approvati od omologati possono essere comunque utilizzate dai soggetti di cui all'articolo 12, commi 1 e 2, per l'accertamento, mediante il raffronto con banche di dati esterne, di altre violazioni di cui al comma 1-*bis*, per le quali i dispositivi medesimi non sono stati specificamente approvati od omologati ma le cui immagini sono sufficienti ad accertare che il veicolo stava circolando in assenza dei requisiti per la circolazione previsti dal presente codice.*

2. Qualora la residenza, la dimora o il domicilio del soggetto cui deve essere effettuata la notifica non siano noti, la notifica stessa non è obbligatoria nei confronti di quel soggetto e si effettua agli altri soggetti di cui al comma 1.

2-*bis*. Le informazioni utili ai fini della notifica del verbale all'effettivo trasgressore ed agli altri soggetti obbligati possono essere assunte anche dall'Anagrafe tributaria.

3. Alla notificazione si provvede a mezzo degli organi indicati nell'art. 12, dei messi comunali o di un funzionario dell'amministrazione che ha accertato la violazione, con le modalità previste dal codice di procedura civile, ovvero a mezzo della posta, secondo le norme sulle notificazioni a mezzo del servizio postale. Nelle medesime forme si effettua la notificazione dei provvedimenti di revisione, sospensione e revoca della patente di guida e di sospensione della carta di circolazione. Comunque, le notificazioni si intendono validamente eseguite quando siano fatte alla residenza, domicilio o sede del soggetto, risultante dalla carta di circolazione o dall'archivio nazionale dei veicoli istituito presso il Dipartimento per i trasporti terrestri o dal P.R.A. o dalla patente di guida del conducente.

4. Le spese di accertamento e di notificazione sono poste a carico di chi è tenuto al pagamento della sanzione amministrativa pecuniaria.

5. L'obbligo di pagare la somma dovuta per la violazione, a titolo di sanzione amministrativa pecuniaria, si estingue nei confronti del soggetto a cui la notificazione non sia stata effettuata nel termine prescritto.

5-*bis*. Nel caso di accertamento di violazione per divieto di fermata e di sosta ovvero di violazione del divieto di accesso o transito nelle zone a traffico limitato, nelle aree pedonali o in zone interdette alla circolazione, mediante apparecchi di rilevamento a distanza, quando dal pubblico registro automobilistico o dal registro della motorizzazione il veicolo risulta intestato a soggetto pubblico istituzionale, individuato con decreto del Ministro dell'interno, il comando o l'ufficio che procede interrompe la procedura sanzionatoria per comunicare al soggetto intestatario del veicolo l'inizio del procedimento al fine di conoscere, tramite il responsabile dell'ufficio da cui dipende il conducente del veicolo, se lo stesso, in occasione della commessa violazione, si trovava in una delle condizioni previste dall'articolo 4 della legge 24 novembre 1981, n. 689. In caso di sussistenza dell'esclusione della responsabilità, il comando o l'ufficio procedente trasmette gli atti al prefetto ai sensi dell'articolo 203 per l'archiviazione. In caso contrario, si procede alla notifica del verbale al soggetto interessato ai sensi dell'articolo 196, comma 1; dall'interruzione della procedura fino alla risposta del soggetto intestatario del veicolo rimangono sospesi i termini per la notifica.

5-ter. *Fermo restando quanto stabilito dai commi 1 e 1-*bis*, la contestazione immediata non è necessaria e agli interessati sono notificati gli estremi della violazione nei termini di cui al comma 1, quando le violazioni previste dagli articoli 175, commi 2, 7, lettera* a)*, e 9, e 176, commi 1, 2, lettere* a) *e* b)*, 7, 9, 10, 11 e 17, commesse sulle autostrade e sulle strade extraurbane principali, in corrispondenza di imbocchi di gallerie, svincoli, interruzioni dello spartitraffico o stazioni di esazione del pedaggio, sono accertate dagli organi di polizia stradale attraverso la semplice visione delle immagini riprese dagli impianti di videosorveglianza che sono installati lungo le strade stesse. In tali casi, l'accertamento deve essere effettuato direttamente nel momento in cui la violazione viene ripresa dagli impianti di videosorveglianza, con l'acquisizione e conservazione di un filmato avente data e orario certificati in modo contestuale dall'operatore di polizia, oppure deve risultare dalla visione delle registrazioni effettuate nelle ventiquattro ore precedenti al momento dell'accertamento, quando l'orario di effettivo funzionamento è certificato conforme al tempo coordinato universale (UTC). Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'interno, acquisito il parere del Garante per la protezione dei dati personali, sono determinate le modalità di acquisizione e conservazione delle registrazioni delle violazioni accertate. Le violazioni accertate, che prevedono la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida di cui all'articolo 218, sono segnalate immediatamente agli operatori di polizia eventualmente presenti lungo l'autostrada o la strada extraurbana principale, al fine di consentire la contestazione della violazione, ove possibile. Qualora tale contestazione non sia stata effettuata, si procede alla notificazione degli estremi della violazione nei termini di cui al comma 1. Ai dispositivi di videosorveglianza previsti dal presente comma non si applicano le disposizioni dell'articolo 45.».*

— Per i riferimenti all'articolo 142, come modificato alla presente legge, si veda nelle note all'articolo 4.

— Si riporta il testo dell'articolo 31 del decreto-legge 24 gennaio 2012 n. 1 recante: «Disposizioni urgenti per la concorrenza, lo sviluppo delle infrastrutture e la competitività», pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 19 del 24 gennaio 2012, S.O. n. 18, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 71 del 24 marzo 2012, S.O. n. 53, come modificato dalla presente legge:

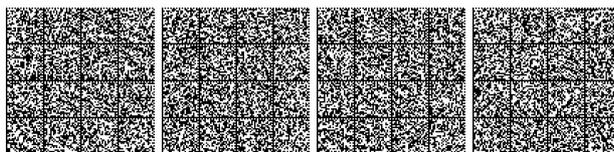
«Art. 31 *(Contrasto della contraffazione dei contrassegni relativi ai contratti di assicurazione per la responsabilità civile verso i terzi per i danni derivanti dalla circolazione dei veicoli a motore su strada).* — 1. Al fine di contrastare la contraffazione dei contrassegni relativi ai contratti di assicurazione per la responsabilità civile verso i terzi per danni derivanti dalla circolazione dei veicoli a motore su strada, il Ministro dello sviluppo economico, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentito l'ISVAP, con regolamento da emanare entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto legge, avvalendosi anche dell'Istituto poligrafico e zecca dello Stato (IPZS) definisce le modalità per la progressiva dematerializzazione dei contrassegni, prevedendo la loro sostituzione ((. . .)) con sistemi elettronici o telematici, anche in collegamento con banche dati, e prevedendo l'utilizzo, ai fini dei relativi controlli, dei dispositivi o mezzi tecnici di controllo e rilevamento a distanza delle violazioni delle norme del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285. Il regolamento di cui al primo periodo definisce le caratteristiche e i requisiti di tali sistemi e fissa il termine, non superiore a due anni dalla data della sua entrata in vigore, per la conclusione del relativo processo di dematerializzazione.

2. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, avvalendosi dei dati forniti gratuitamente dalle compagnie di assicurazione, forma periodicamente un elenco dei veicoli a motore che non risultano coperti dall'assicurazione per la responsabilità civile verso i terzi prevista dall'articolo 122 del codice delle assicurazioni private, di cui al decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209, con esclusione dei periodi di sospensiva dell'assicurazione regolarmente contrattualizzati. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti comunica ai rispettivi proprietari l'inserimento dei veicoli nell'elenco di cui al primo periodo, informandoli circa le conseguenze previste a loro carico nel caso in cui i veicoli stessi siano posti in circolazione su strade di uso pubblico o su aree a queste equiparate. Gli iscritti nell'elenco hanno quindici giorni di tempo per regolarizzare la propria posizione. Trascorso il termine di quindici giorni dalla comunicazione, l'elenco di coloro che non hanno regolarizzato la propria posizione viene messo a disposizione delle forze di polizia e delle prefetture competenti in ragione del luogo di residenza del proprietario del veicolo. Agli adempimenti di cui al comma 1 e di cui al primo periodo del presente comma si provvede con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

2.1. Ai sensi dell'articolo 193 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, per l'accertamento della circolazione su strada di veicoli non coperti dall'assicurazione per la responsabilità civile verso terzi, l'elenco di cui al comma 2 del presente articolo è aggiornato in modo che i dati dei veicoli immatricolati e privi di assicurazione, di proprietà di soggetti residenti nel territorio comunale, registrati nella banca dati della Direzione generale della motorizzazione, l'accesso alla quale è disciplinato dal regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 28 settembre 1994, n. 634, siano accessibili ai comuni e ai soggetti di cui all'articolo 12, commi 1 e 2, del citato codice della strada, di cui al decreto legislativo n. 285 del 1992.

2-*bis*. Le compagnie di assicurazione rilasciano in ogni caso attestazione dell'avvenuta stipula del contratto e del pagamento del relativo premio entro i termini stabiliti, e la relativa semplice esibizione da parte del proprietario del veicolo, o di chi altri ne ha interesse, prevale in ogni caso rispetto a quanto accertato o contestato per effetto delle previsioni contenute nei commi 1, 2 e 3.

3. La violazione dell'obbligo di assicurazione della responsabilità civile derivante dalla circolazione dei veicoli può essere rilevata, dandone informazione agli automobilisti interessati, anche attraverso i dispositivi, le apparecchiature e i mezzi tecnici per il controllo del traf-

fico e per il rilevamento a distanza delle violazioni delle norme di circolazione, approvati o omologati ai sensi dell'articolo 45, comma 6, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, attraverso i dispositivi e le apparecchiature per il controllo a distanza dell'accesso nelle zone a traffico limitato, nonché attraverso altri sistemi per la registrazione del transito dei veicoli sulle autostrade o sulle strade sottoposte a pedaggio. La violazione deve essere documentata con sistemi fotografici, di ripresa video o analoghi che, nel rispetto delle esigenze correlate alla tutela della riservatezza personale, consentano di accertare, anche in momenti successivi, lo svolgimento dei fatti costituenti illecito amministrativo, nonché i dati di immatricolazione del veicolo ovvero il responsabile della circolazione. Qualora siano utilizzati i dispositivi, le apparecchiature o i mezzi tecnici di cui al presente comma, non vi è l'obbligo di contestazione immediata.

Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da emanare di concerto con il Ministro dello sviluppo economico, sentiti l'ISVAP e, per i profili di tutela della riservatezza, il Garante per la protezione dei dati personali, sono definite le caratteristiche dei predetti sistemi di rilevamento a distanza, nell'ambito di quelli di cui al primo periodo, e sono stabilite le modalità di attuazione del presente comma, prevedendo a tal fine anche protocolli d'intesa con i comuni, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.».

Note all'art. 11:

— Si riporta il testo dell'articolo 1 della legge 5 marzo 1963, n. 366 recante: «Nuove norme relative alle lagune di Venezia e di Marano-Grado», pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 89 del 2 aprile 1963:

«Art. 1. — La laguna di Venezia è costituita dal bacino demaniale marittimo di acqua salsa che si estende dalla foce del Sile (conca del Cavallino) alla foce del Brenta (conca di Brondolo) ed è compreso fra il mare e la terraferma.

Essa è separata dal mare da una lingua naturale di terra fortificata per lunghi tratti artificialmente, in cui sono aperte tre bocche o porti, ed è limitata verso terraferma da una linea di confine marcata da appositi cippi o pilastri di muro segnati con numeri progressivi.

Tale linea delimita il territorio lagunare nel quale debbono essere osservate le norme e prescrizioni contenute nella presente legge a salvaguardia della laguna.».

— La legge 24 novembre 1981, n. 689 recante: «Modifiche al sistema penale» è pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 329 del 30 novembre 1981.

Note all'art. 13:

— Si riporta il testo dell'articolo 19 della legge 1° dicembre 1986, n. 870 recante: «Misure urgenti straordinarie per i servizi della Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione del Ministero dei trasporti», pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 291 del 16 dicembre 1986, S.O. n. 117, come modificato dalla presente legge:

«Art. 19. — 1. *Le operazioni di cui ai numeri 1), 3), 4), 5), 6), 7), 8), 9), 10), 11) e 12) della tabella 3 allegata alla presente legge possono essere effettuate, a richiesta degli interessati, presso le sedi da essi predisposte, con spese interamente a loro carico. Al personale incaricato delle operazioni di cui al presente comma, con funzione di titolare dell'attività, sono corrisposti i seguenti importi onnicomprensivi:*

a) *euro 350 lordi per ogni giornata completa di operazioni, comprensiva delle sedute antimeridiana e pomeridiana;*

b) *euro 175 lordi per ogni giornata di operazioni, svolta in singola seduta antimeridiana o pomeridiana;*

c) *euro 100 a titolo di rimborso forfetario delle spese di trasferta per ogni giornata o frazione di giornata di attività, ivi compreso il rimborso delle spese per l'utilizzo del proprio mezzo di trasporto cui il personale sia autorizzato;*

1-bis. *Al personale eventualmente incaricato dell'esecuzione di funzioni ausiliarie e di supporto al titolare dell'attività, con conseguente incremento del numero delle operazioni compiute in ogni giornata completa o singola seduta antimeridiana o pomeridiana, è corrisposto il 40 per cento degli importi di cui al comma 1, lettere* a) e b), *nonché il rimborso delle spese di cui al comma 1, lettera* c).

1-ter. *Qualora le operazioni siano eseguite in orario di servizio antimeridiano, al personale incaricato dell'attività, quale titolare o con funzione di supporto, è corrisposta la sola quota riferita al rimborso forfetario delle spese di trasferta di cui al comma 1, lettera* c). *Nel caso in cui le operazioni siano eseguite in orario pomeridiano con parziale impegno dell'orario di servizio, al personale incaricato dell'attività, quale titolare o con funzione di supporto, è corrisposta la quota di cui al comma 1, lettera* c), *riferita al rimborso forfetario delle spese di trasferta, oltre al 50 per cento della quota di competenza di cui ai commi 1, lettera* b), *e 1*-bis.

1-quater. *Gli oneri derivanti dalla remunerazione delle attività di cui ai commi 1*-bis *e 1*-ter *sono posti interamente a carico dei soggetti richiedenti.*

1-quinquies. *Le disposizioni di cui ai commi 1, 1*-bis *e 1*-ter *si applicano anche all'esercizio delle attività ispettive e di vigilanza disposte dai competenti uffici della motorizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.*

1-sexies. *Gli oneri derivanti dalla remunerazione delle attività di cui al comma 1*-quinquies *sono posti interamente a carico dei soggetti destinatari delle attività ispettive e di vigilanza.*

2.

3.

4.

5.

6. Per le operazioni elencate nella suddetta tabella 3 - ad esclusione di quelle di cui ai numeri 5) e 6) - le corrispondenti tariffe sono maggiorate del 50 per cento nel caso che le operazioni stesse vengano richieste con carattere d'urgenza e siano effettuate, entro tre giorni decorrenti dalla data della richiesta, con prestazioni, ove occorra, oltre il normale orario di ufficio.

7. Gli importi di dette maggiorazioni debbono essere versati dagli interessati in conto corrente postale ed affluiscono alle entrate dello Stato con imputazione ad apposito capitolo del Ministero dei trasporti per l'ammodernamento e miglioramento dei servizi dell'amministrazione.

8. In sede di accordo di comparto, gli importi derivanti dalle entrate di cui alla presente legge, con esclusione di quelle di cui al precedente comma, saranno utilizzati parzialmente, e comunque in misura non superiore a 24 miliardi per ogni anno, per maggiorazioni del compenso incentivante, collegato alla professionalità, al personale in servizio presso la Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, in relazione all'accertato aumento della produttività dei servizi.

9. Tali maggiorazioni competono anche al personale dirigenziale ed a quello delle qualifiche ad esaurimento di ispettore generale e di direttore di divisione di cui al decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1972, n. 748.

10. Il Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro del tesoro, può con proprio decreto disporre la corresponsione al personale della Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione di un acconto pari a tre quinti della somma di cui ai precedenti commi 8 e 9 con parametrazione ai livelli stipendiali in atto goduti dal personale.».

— Si riporta il testo dell'articolo 80 del citato decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come modificato dalla presente legge:

«Art. 80 *(Revisioni).* — 1. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti stabilisce, con propri decreti, i criteri, i tempi e le modalità per l'effettuazione della revisione generale o parziale delle categorie di veicoli a motore e dei loro rimorchi, al fine di accertare che sussistano in essi le condizioni di sicurezza per la circolazione e di silenziosità e che i veicoli stessi non producano emanazioni inquinanti superiori ai limiti prescritti; le revisioni, salvo quanto stabilito nei commi 8 e seguenti, sono effettuate a cura degli uffici competenti del Dipartimento per i trasporti terrestri. Nel regolamento sono stabiliti gli elementi su cui deve essere effettuato il controllo tecnico dei dispositivi che costituiscono l'equipaggiamento dei veicoli e che hanno rilevanza ai fini della sicurezza stessa.

2. Le prescrizioni contenute nei decreti emanati in applicazione del comma 1 sono mantenute in armonia con quelle contenute nelle direttive della Comunità europea relative al controllo tecnico dei veicoli a motore.

3. Per le autovetture, per gli autoveicoli adibiti al trasporto di cose o ad uso speciale di massa complessiva a pieno carico non superiore a 3,5 t e per gli autoveicoli per trasporto promiscuo la revisione deve essere disposta entro quattro anni dalla data di prima immatricolazione e successivamente ogni due anni, nel rispetto delle specifiche decorrenze previste dalle direttive comunitarie vigenti in materia.

4. Per i veicoli destinati al trasporto di persone con numero di posti superiore a 9 compreso quello del conducente, per gli autoveicoli destinati ai trasporti di cose o ad uso speciale di massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 t, per i rimorchi di massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 t, per i taxi, per le autoambulanze, per i veicoli adibiti a noleggio con conducente e per i veicoli atipici la revisione deve essere disposta annualmente, salvo che siano stati già sottoposti nell'anno in corso a visita e prova ai sensi dei commi 5 e 6.

5. Gli uffici competenti del Dipartimento per i trasporti terrestri, anche su segnalazione degli organi di polizia stradale di cui all'art. 12, qualora sorgano dubbi sulla persistenza dei requisiti di sicurezza, rumorosità ed inquinamento prescritti, possono ordinare in qualsiasi momento la revisione di singoli veicoli.

6. I decreti contenenti la disciplina relativa alla revisione limitata al controllo dell'inquinamento acustico ed atmosferico sono emanati sentito il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio.

7. In caso di incidente stradale nel quale i veicoli a motore o rimorchi abbiano subito gravi danni in conseguenza dei quali possono sorgere dubbi sulle condizioni di sicurezza per la circolazione, gli organi di polizia stradale di cui all'art. 12, commi 1 e 2, intervenuti per i rilievi, sono tenuti a darne notizia al competente ufficio del Dipartimento per i trasporti terrestri per la adozione del provvedimento di revisione singola.

8. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al fine di assicurare in relazione a particolari e contingenti situazioni operative degli uffici competenti del Dipartimento per i trasporti terrestri, il rispetto dei termini previsti per le revisioni periodiche dei veicoli a motore capaci di contenere al massimo 16 persone compreso il conducente, o con massa complessiva a pieno carico fino a 3,5 t, ovvero superiore a 3,5 t se destinati al trasporto di merci non pericolose o non deperibili in regime di temperatura controllata (ATP) e dei relativi rimorchi e semirimorchi, può per singole province individuate con proprio decreto affidare in concessione quinquennale le suddette revisioni ad imprese di autoriparazione che svolgono la propria attività nel campo della meccanica e motoristica, carrozzeria, elettrauto e gommista ovvero ad imprese che, esercendo in prevalenza attività di commercio di veicoli, esercitino altresì, con carattere strumentale o accessorio, l'attività di autoriparazione. Tali imprese devono essere iscritte nel registro delle imprese esercenti attività di autoriparazione di cui all'art. 2, comma 1, della legge 5 febbraio 1992, n. 122. Le suddette revisioni possono essere altresì affidate in concessione ai consorzi e alle società consortili, anche in forma di cooperativa, appositamente costituiti tra imprese iscritte ognuna almeno in una diversa sezione del medesimo registro, in modo da garantire l'iscrizione in tutte e quattro le sezioni.

9. Le imprese di cui al comma 8 devono essere in possesso di requisiti tecnico-professionali, di attrezzature e di locali idonei al corretto esercizio delle attività di verifica e controllo per le revisioni, precisati nel regolamento; il titolare della ditta o, in sua vece, il responsabile tecnico devono essere in possesso dei requisiti personali e professionali precisati nel regolamento. Tali requisiti devono sussistere durante tutto il periodo della concessione. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti definisce con proprio decreto le modalità tecniche e amministrative per le revisioni effettuate dalle imprese di cui al comma 8.

10. *Il Dipartimento competente del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti effettua periodici controlli sulle officine delle imprese di cui al comma 8 e controlli, anche a campione, sui veicoli sottoposti a revisione presso le medesime. I predetti controlli sono effettuati da personale del medesimo Dipartimento, abilitato all'esecuzione delle operazioni di revisione sui veicoli ai sensi dell'articolo 81 del presente codice e remunerato ai sensi dell'articolo 19, comma 1-*quinquies*, della legge 1° dicembre 1986, n. 870. A tal fine, con il decreto di cui al comma 12 del presente articolo sono altresì determinati gli importi, a carico delle officine, che affluiscono all'apposito capitolo di pertinenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. La mancata corresponsione di tali importi comporta l'applicazione delle sanzioni di cui al comma 15.*

11. Nel caso in cui, nel corso dei controlli, si accerti che l'impresa non sia più in possesso delle necessarie attrezzature, oppure che le revisioni siano state effettuate in difformità dalle prescrizioni vigenti, le concessioni relative ai compiti di revisione sono revocate.

12. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti con proprio decreto, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, stabilisce le tariffe per le operazioni di revisione svolte dal Dipartimento per i trasporti terrestri e dalle imprese di cui al comma 8, nonché quelle inerenti ai controlli periodici sulle officine ed ai controlli a campione effettuati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Dipartimento per i trasporti terrestri, ai sensi del comma 10.

13. Le imprese di cui al comma 8, entro i termini e con le modalità che saranno stabilite con disposizioni del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, trasmettono all'ufficio competente del Dipartimento per i trasporti terrestri la carta di circolazione, la certificazione della revisione effettuata con indicazione delle operazioni di controllo eseguite e degli interventi prescritti effettuati, nonché l'attestazione del pagamento della tariffa da parte dell'utente, al fine della relativa annotazione sulla carta di circolazione cui si dovrà procedere entro e non oltre sessanta giorni dal ricevimento della carta stessa. Effettuato tale adempimento, la carta di circolazione sarà a disposizione presso gli uffici competenti della Dipartimento per i trasporti terrestri per il ritiro da parte delle officine, che provvederanno a restituirla all'utente. Fino alla avvenuta annotazione sulla carta di circolazione la certificazione dell'impresa che ha effettuato la revisione sostituisce a tutti gli effetti la carta di circolazione.

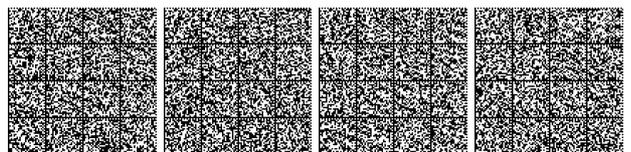
14. Ad esclusione dei casi previsti dall'articolo 176, comma 18, chiunque circola con un veicolo che non sia stato presentato alla prescritta revisione è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 173 ad euro 694. Tale sanzione è raddoppiabile in caso di revisione omessa per più di una volta in relazione alle cadenze previste dalle disposizioni vigenti. L'organo accertatore annota sul documento di circolazione che il veicolo è sospeso dalla circolazione fino all'effettuazione della revisione. È consentita la circolazione del veicolo al solo fine di recarsi presso uno dei soggetti di cui al comma 8 ovvero presso il competente ufficio del Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici per la prescritta revisione. Al di fuori di tali ipotesi, nel caso in cui si circoli con un veicolo sospeso dalla circolazione in attesa dell'esito della revisione, si applica la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 1.998 ad euro 7.993. All'accertamento della violazione di cui al periodo precedente consegue la sanzione amministrativa accessoria del fermo amministrativo del veicolo per novanta giorni, secondo le disposizioni del capo I, sezione II, del titolo VI. In caso di reiterazione delle violazioni, si applica la sanzione accessoria della confisca amministrativa del veicolo.

15. Le imprese di cui al comma 8, nei confronti delle quali sia stato accertato da parte dei competenti uffici del Dipartimento per i trasporti terrestri il mancato rispetto dei termini e delle modalità stabiliti dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ai sensi del comma 13, sono soggette alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 430ad euro 1.731. Se nell'arco di due anni decorrenti dalla prima vengono accertate tre violazioni, l'ufficio competente del Dipartimento per i trasporti terrestri revoca la concessione.

16. L'accertamento della falsità della certificazione di revisione comporta la cancellazione dal registro di cui al comma 8.

17. Chiunque produce agli organi competenti attestazione di revisione falsa è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 430 ad euro 1.731. Da tale violazione discende la sanzione amministrativa accessoria del ritiro della carta di circolazione, secondo le norme del capo I, sezione II, del titolo VI.

17-*bis*. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, da emanare entro quarantacinque giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, sono stabilite le modalità di riqualificazione delle bombole approvate in conformità al regolamento n. 110 della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (UNECE R 110) e sono individuati i soggetti preposti alla riqualificazione, al fine di semplificare l'esecuzione della riqualificazione stessa.».

— Si riporta la Tabella III.1, allegata al Titolo III del regolamento di esecuzione e di attuazione del codice della strada, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 303 del 28 dicembre 1992, S.O. n. 134, come modificata dalla presente legge:

"TABELLA III.1 ART. 242 – ACCERTAMENTI TECNICI

TIPO DI ACCERTAMENTO	RUOLO DIRIGENZIALE O QUALIFICA FUNZIONALE	PROFILO PROFESSIONALE	REQUISITI CULTURALI E PROFESSIONALI	ACCERTAMENTI CONSENTITI
a) 1)Visite e prove: 1.1) di omologazione o di approvazione di veicoli, di componenti ed entità tecniche degli stessi di contenitori e casse mobili; 1.2) di omologazione, di approvazione in unico esemplare o serie, nonché accertamenti singoli, periodici e straordinari di imballaggi, grandi imballaggi per il trasporto alla rinfusa (GIR), recipienti, cisterne, contenitori e casse mobili comunque destinati al trasporto di merci pericolose; 1.3) per variazione delle merci pericolose ammesse al trasporto con imballaggi, grandi imballaggi, recipienti, cisterne, contenitori e casse mobili. 2) Visite e prove di revisione dei veicoli a motore e loro rimorchi.	DIRIGENTI TECNICI		Diploma di laurea in Ingegneria ed abilitazione all'esercizio della professione	Tutti
			Diploma di laurea in Architettura ed abilitazione all'esercizio della professione	Lettere c), d), e)
	IX	Ingegnere Direttore Coordinatore	Diploma di laurea in Ingegneria ed abilitazione all'esercizio della professione	Tutti
		Architetto Direttore Coordinatore	Diploma di laurea in Architettura ed abilitazione all'esercizio della professione	Lettere c), d), e)
b) Controlli di conformità al tipo omologato o approvato per serie. **c)** Controlli sulle officine delle imprese e dei consorzi concessionari di revisione.	VIII	Ingegnere Direttore	Diploma di laurea in Ingegneria ed abilitazione all'esercizio della professione	Tutti
		Architetto Direttore	Diploma di laurea in Architettura ed abilitazione all'esercizio della professione	Lettere c), d), e)
d) 1) Visite e prove, qualora non richiedenti il possesso di cognizioni tecnico professionali proprie dei vari profili professionali di ingegnere: 1.1) di omologazione o di approvazione di veicoli, con esclusione degli autobus di massa superiore a 3,5 t e degli autosnodati, di componenti ed entità tecniche degli stessi, di contenitori e casse mobili; 1.2) di omologazione, di approvazione in unico esemplare o per serie, nonché accertamenti singoli, periodici e straordinari di imballaggi, grandi imballaggi per il trasporto alla rinfusa (GIR), recipienti, cisterne, contenitori e casse mobili comunque destinati al trasporto di merci pericolose; 1.3) per variazione delle merci pericolose ammesse al trasporto con imballaggi, grandi imballaggi, recipienti, cisterne, contenitori e casse mobili. 2) Visite e prove di revisione di veicoli a motore e di rimorchi, con esclusione degli autobus di massa complessiva superiore a 3,5 t e degli autosnodati.	VII	Ingegnere	Diploma di laurea in Ingegneria ed abilitazione all'esercizio della professione	Tutti
		Architetto	Diploma di laurea in Architettura ed abilitazione all'esercizio della professione	Lettere c), d), e)
	VII	Capo Tecnico Collaboratore Amministrativo (limitatamente ai dipendenti inquadrati ai sensi dell'Art. 4 della Legge n. 312/80)	Diploma di Perito Industriale o di Perito Nautico o di Geometra o di Maturità Scientifica; Abilitazione agli accertamenti tecnici rilasciata dalla D.G. – M.C.T.C.	*Lettere c), d), e)*
	VI	Assistente tecnico	Diploma di Perito Industriale o di Perito Nautico o di Geometra o di Maturità Scientifica; Abilitazione agli accertamenti tecnici rilasciata dalla D.G. – M.C.T.C.	*Lettere c), d), e)*
e) Controlli di conformità al tipo omologato o approvato per serie, qualora non necessiti il possesso di cognizioni tecnico professionali proprie dei vari profili professionali di ingegnere.		Assistente Amministrativo (limitatamente ai dipendenti inquadrati ai sensi dell'Art. 4 della Legge 312/80)	Diploma di Perito Industriale o di Perito Nautico o di Geometra o di Maturità Scientifica; Abilitazione agli accertamenti tecnici rilasciata dalla D.G. – M.C.T.C.	*Lettere c), d), e)*

.".

Note all'art. 14:

— Si riporta il testo dei commi 75, 75-*ter*, 75-*quater*, 75-*quinquies*, 75-*novies*, 75-*undecies*, 75-*terdecies*, 75-*quinquiesdecies*, 75-*undevicies*, 75-*vicies* bis, 75-*vicies* quater, 75-*vicies* quinquies della legge 27 dicembre 2019 n. 160 recante: "Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2020 e bilancio pluriennale per il triennio 2020-2022", pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 304 del 30 dicembre 2019, S.O., n. 45, come modificato dalla presente legge:

«75. I monopattini a propulsione prevalentemente elettrica possiedono i seguenti requisiti:

a) le caratteristiche tecnico-costruttive definite con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

b) assenza di posti a sedere;

c) motore elettrico di potenza nominale continua non superiore a 0,50 kW;

d) segnalatore acustico;

e) regolatore di velocità configurabile in funzione dei limiti di cui al comma 75-*quaterdecies*;

f) la marcatura 'CE' prevista dalla direttiva 2006/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 maggio 2006.».

«75-*ter*. Fermo restando quanto previsto dai commi da 75 a 75-*vicies* bis, i servizi di noleggio dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica, anche in modalità free-floating, possono essere attivati esclusivamente con apposita deliberazione della Giunta comunale, nella quale devono essere previsti, oltre al numero delle licenze attivabili e al numero massimo dei dispositivi in circolazione:

a) l'obbligo di copertura assicurativa per lo svolgimento del servizio stesso;

b) le modalità di sosta consentite per i dispositivi interessati;

c) le eventuali limitazioni alla circolazione in determinate aree della città*, imponendo al gestore del servizio l'installazione obbligatoria di sistemi automatici che impediscano il funzionamento dei monopattini al di fuori di tali aree.*».

«75-*quater*. È vietata la circolazione ai monopattini a motore con requisiti diversi da quelli di cui al comma 75. *È altresì vietata la circolazione dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica privi del contrassegno di cui al comma 75-*vicies *quater, con contrassegno non visibile, alterato o contraffatto ovvero privi della copertura assicurativa di cui al comma 75-*vicies *quinquies.*».

«75-*quinquies*. I monopattini a propulsione prevalentemente elettrica, per quanto non previsto dai commi da 75 a *75-*vicies *quinquies*, sono equiparati ai velocipedi.».

«75-*novies*. *I conducenti dei monopattini* hanno l'obbligo di indossare un idoneo casco protettivo conforme alle norme tecniche armonizzate UNI EN 1078 o UNI EN 1080.».

«75-*undecies*. È vietata la circolazione dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica sui marciapiedi. Sui marciapiedi è consentita esclusivamente la conduzione a mano dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica. È altresì vietato circolare contromano.».

«75-*terdecies*. *I monopattini a propulsione prevalentemente elettrica possono circolare solo su strade urbane con limite di velocità non superiore a 50 km/h.*».

«75-*quinquiesdecies*. *È vietata la sosta dei monopattini sul marciapiede. I comuni, a condizione che il marciapiede, per dimensione e caratteristiche, lo consenta, possono individuare con ordinanza aree di sosta riservate ai monopattini anche sul marciapiede, purché nella parte rimanente dello stesso sia assicurata la regolare e sicura circolazione dei pedoni e delle persone con disabilità. Tale utilizzo deve essere indicato con la prescritta segnaletica verticale e orizzontale. Le aree di sosta riservate ai monopattini possono essere prive di segnaletica orizzontale e verticale, purché le coordinate GPS della loro localizzazione siano consultabili pubblicamente nel sito internet istituzionale del comune. Ai monopattini a propulsione prevalentemente elettrica è comunque consentita la sosta negli stalli riservati ai velocipedi, ai ciclomotori e ai motoveicoli.*».

«75-*undevicies*. *Chiunque circola con un monopattino a motore avente requisiti diversi da quelli di cui al comma 75 ovvero con un monopattino a propulsione prevalentemente elettrica violando le disposizioni del comma 75-*bis *è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 200 a euro 800. Chiunque circola con un monopattino a propulsione prevalentemente elettrica violando le disposizioni del comma 75-*quater*, secondo periodo, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 100 a euro 400. La sanzione di cui al secondo periodo si applica anche in caso di circolazione con un monopattino a propulsione prevalentemente elettrica per il quale non è stata comunicata la variazione di residenza o di sede del proprietario ai sensi del comma 75-*vicies *quater.*».

«75-*vicies* bis. Ai fini delle sanzioni *di cui alle disposizioni dei commi da 75 a 75-*vicies quinquies si applicano le disposizioni del titolo VI del codice di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285. Si considerano in circolazione i veicoli o i dispositivi di mobilità personale che sono condotti nelle aree e negli spazi individuati dal medesimo codice di cui al decreto legislativo n. 285 del 1992.».

«*75-*vicies *quater. I proprietari dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica hanno l'obbligo di chiedere il rilascio di apposito contrassegno identificativo adesivo, plastificato e non rimovibile, stampato dall'Istituto poligrafico e Zecca dello Stato secondo le modalità previste con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentito il Ministro dell'economia e delle finanze, che stabilisce altresì il prezzo di vendita dei contrassegni, da versare all'entrata del bilancio dello Stato per la successiva riassegnazione alla spesa, da destinare a compensazione del costo di produzione con una quota di maggiorazione da utilizzare esclusivamente per le attività previste dall'articolo 208, comma 2, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285. I criteri e le modalità per la stampa e la vendita dei contrassegni nonché i criteri di formazione delle specifiche combinazioni alfanumeriche sono stabiliti dal Dipartimento competente del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sentito il Ministero dell'interno, al fine di assicurare la tutela degli interessi dell'ordine pubblico. La specifica combinazione alfanumerica univoca da stampare sul supporto è generata dal Dipartimento competente del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti tramite un applicativo informatico dedicato. L'archivio nazionale dei veicoli, di cui all'articolo 225, comma 1, lettera* b)*, del citato codice di cui al decreto legislativo n. 285 del 1992, tiene nota della combinazione alfanumerica rilasciata e dei dati anagrafici del proprietario del monopattino a questa associato. Salvo che il fatto costituisca reato, a chiunque abusivamente produce o distribuisce i contrassegni di cui al presente comma si applicano le sanzioni previste dall'articolo 101, commi 5 e 6, del citato codice di cui al decreto legislativo n. 285 del 1992. Il contrassegno deve essere esposto in modo visibile. Il proprietario ha l'obbligo di comunicare il cambiamento della residenza o della sede secondo le disposizioni dell'articolo 97, comma 3-*bis*, del citato codice di cui al decreto legislativo n. 285 del 1992, in quanto compatibili.*

«*75- vicies quinquies. I monopattini a propulsione prevalentemente elettrica non possono essere posti in circolazione se non sono coperti dall'assicurazione per la responsabilità civile verso terzi prevista dall'articolo 2054 del codice civile. Si applicano le disposizioni del titolo X del codice delle assicurazioni private, di cui al decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209.*».

— Il titolo VI, capo I, sezione II, del citato decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 recano, rispettivamente: «Degli illeciti previsti dal presente codice e delle relative sanzioni», «Degli illeciti amministrativi e delle relative sanzioni» e «Delle sanzioni amministrative accessorie a sanzioni amministrative pecuniarie.».

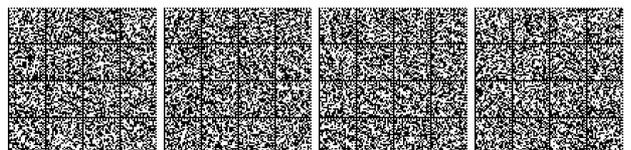
Note all'art. 15:

— Si riporta il testo degli articoli 2, comma 3, 3, 7, 40, 68, 143, 145, 148, 150, 153, comma 1, 154, 182 e 208 del citato decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come modificato dalla presente legge:

«Art. 2 *(Definizione e classificazione delle strade). — Omissis*

3. Le strade di cui al comma 2 devono avere le seguenti caratteristiche minime:

A - Autostrada: strada extraurbana o urbana a carreggiate indipendenti o separate da spartitraffico invalicabile, ciascuna con almeno due corsie di marcia, eventuale banchina pavimentata a sinistra e corsia di emergenza o banchina pavimentata a destra, priva di intersezioni a raso e di accessi privati, dotata di recinzione e di sistemi di assistenza all'utente lungo l'intero tracciato, riservata alla circolazione di talune categorie di veicoli a motore e contraddistinta da appositi segnali di inizio e fine. Deve essere attrezzata con apposite aree di servizio ed aree di parcheggio, entrambe con accessi dotati di corsie di decelerazione e di accelerazione.

B - Strada extraurbana principale: strada a carreggiate indipendenti o separate da spartitraffico invalicabile, ciascuna con almeno due corsie di marcia e banchina pavimentata a destra, priva di intersezioni a raso, con accessi alle proprietà laterali coordinati, contraddistinta dagli appositi segnali di inizio e fine, riservata alla circolazione di talune

categorie di veicoli a motore; per eventuali altre categorie di utenti devono essere previsti opportuni spazi. Deve essere attrezzata con apposite aree di servizio, che comprendano spazi per la sosta, con accessi dotati di corsie di decelerazione e di accelerazione.

C - Strada extraurbana secondaria: strada ad unica carreggiata con almeno una corsia per senso di marcia e banchine.

D - Strada urbana di scorrimento: strada a carreggiate indipendenti o separata da spartitraffico, ciascuna con almeno due corsie di marcia, ed una eventuale corsia riservata ai mezzi pubblici, banchina pavimentata a destra e marciapiedi, con le eventuali intersezioni a raso semaforizzate; per la sosta sono previste apposite aree o fasce laterali esterne alla carreggiata, entrambe con immissioni ed uscite concentrate.

E - Strada urbana di quartiere: strada ad unica carreggiata con almeno due corsie, banchine pavimentate e marciapiedi, per la sosta sono previste aree attrezzate con apposita corsia di manovra, esterna alla carreggiata.

E-*bis* - *Strada urbana ciclabile: strada urbana ad unica carreggiata, con limite di velocità non superiore a 30 km/h, definita da apposita segnaletica verticale, con priorità per i velocipedi.*

F - STRADA LOCALE: strada urbana od extraurbana opportunamente sistemata ai fini di cui al comma 1 non facente parte degli altri tipi di strade.

F-*bis*. Itinerario ciclopedonale: strada locale, urbana, extraurbana o vicinale, destinata prevalentemente alla percorrenza pedonale e ciclabile e caratterizzata da una sicurezza intrinseca a tutela dell'utenza vulnerabile della strada.

Omissis.».

«Art. 3 *(Definizioni stradali e di traffico)*. — 1. Ai fini delle presenti norme le denominazioni stradali e di traffico hanno i seguenti significati:

1) Area di intersezione: parte della intersezione a raso, nella quale si intersecano due o più correnti di traffico.

2) Area pedonale: zona interdetta alla circolazione dei veicoli, salvo quelli in servizio di emergenza, i velocipedi e i veicoli al servizio di persone con limitate o impedite capacità motorie, nonché eventuali deroghe per i veicoli ad emissioni zero aventi ingombro e velocità tali da poter essere assimilati ai velocipedi. In particolari situazioni i comuni possono introdurre, attraverso apposita segnalazione, ulteriori restrizioni alla circolazione su aree pedonali.

3) Attraversamento pedonale: parte della carreggiata, opportunamente segnalata ed organizzata, sulla quale i pedoni in transito dall'uno all'altro lato della strada godono della precedenza rispetto ai veicoli.

4) Banchina: parte della strada compresa tra il margine della carreggiata ed il più vicino tra i seguenti elementi longitudinali: marciapiede, spartitraffico, arginello, ciglio interno della cunetta, ciglio superiore della scarpata nei rilevati.

5) Braccio di intersezione: *cfr*. Ramo di intersezione.

6) Canalizzazione: insieme di apprestamenti destinato a selezionare le correnti di traffico per guidarle in determinate direzioni.

7) Carreggiata: parte della strada destinata allo scorrimento dei veicoli; essa è composta da una o più corsie di marcia ed, in genere, è pavimentata e delimitata da strisce di margine.

7-*bis*) *(abrogato)*

8) Centro abitato: insieme di edifici, delimitato lungo le vie di accesso dagli appositi segnali di inizio e fine. Per insieme di edifici si intende un raggruppamento continuo, ancorché intervallato da strade, piazze, giardini o simili, costituito da non meno di venticinque fabbricati e da aree di uso pubblico con accessi veicolari o pedonali sulla strada.

9) Circolazione: è il movimento, la fermata e la sosta dei pedoni, dei veicoli e degli animali sulla strada.

10) Confine stradale: limite della proprietà stradale quale risulta dagli atti di acquisizione o dalle fasce di esproprio del progetto approvato; in mancanza, il confine è costituito dal ciglio esterno del fosso di guardia o della cunetta, ove esistenti, o dal piede della scarpata se la strada è in rilevato o dal ciglio superiore della scarpata se la strada è in trincea.

11) Corrente di traffico: insieme di veicoli (corrente veicolare), o pedoni (corrente pedonale), che si muovono su una strada nello stesso senso di marcia su una o più file parallele, seguendo una determinata traiettoria.

12) Corsia: parte longitudinale della strada di larghezza idonea a permettere il transito di una sola fila di veicoli.

12-*bis*) *Corsia ciclabile: parte longitudinale della carreggiata, posta a destra, idonea a favorire la circolazione dei velocipedi sulle strade, anche in modo promiscuo con la circolazione degli altri veicoli nello stesso senso di marcia, nei soli casi in cui non sia possibile l'inserimento di una pista ciclabile.*

12-*ter*) *Corsia ciclabile per doppio senso ciclabile: parte longitudinale della carreggiata di strade urbane idonea alla circolazione dei soli velocipedi in direzione opposta all'unica direzione consentita a tutti i veicoli.*

13) Corsia di accelerazione: corsia specializzata per consentire ed agevolare l'ingresso ai veicoli sulla carreggiata.

14) Corsia di decelerazione: corsia specializzata per consentire l'uscita dei veicoli da una carreggiata in modo da non provocare rallentamenti ai veicoli non interessati a tale manovra.

15) Corsia di emergenza: corsia, adiacente alla carreggiata, destinata alle soste di emergenza, al transito dei veicoli di soccorso ed, eccezionalmente, al movimento dei pedoni, nei casi in cui sia ammessa la circolazione degli stessi.

16) Corsia di marcia: corsia facente parte della carreggiata, normalmente delimitata da segnaletica orizzontale.

17) Corsia riservata: corsia di marcia destinata alla circolazione esclusiva di una o solo di alcune categorie di veicoli.

18) Corsia specializzata: corsia destinata ai veicoli che si accingono ad effettuare determinate manovre, quali svolta, attraversamento, sorpasso, decelerazione, accelerazione, manovra per la sosta o che presentano basse velocità o altro.

19) Cunetta: manufatto destinato allo smaltimento delle acque meteoriche o di drenaggio, realizzato longitudinalmente od anche trasversalmente all'andamento della strada.

20) Curva: raccordo longitudinale fra due tratti di strada rettilinei, aventi assi intersecantisi, tali da determinare condizioni di limitata visibilità.

21) Fascia di pertinenza: striscia di terreno compresa tra la carreggiata ed il confine stradale. È parte della proprietà stradale e può essere utilizzata solo per la realizzazione di altre parti della strada.

22) Fascia di rispetto: striscia di terreno, esterna al confine stradale, sulla quale esistono vincoli alla realizzazione, da parte dei proprietari del terreno, di costruzioni, recinzioni, piantagioni, depositi e simili.

23) Fascia di sosta laterale: parte della strada adiacente alla carreggiata, separata da questa mediante striscia di margine discontinua e comprendente la fila degli stalli di sosta e la relativa corsia di manovra.

24) Golfo di fermata: parte della strada, esterna alla carreggiata, destinata alle fermate dei mezzi collettivi di linea ed adiacente al marciapiede o ad altro spazio di attesa per i pedoni.

25) Intersezione a livelli sfalsati: insieme di infrastrutture (sovrappassi; sottopassi e rampe) che consente lo smistamento delle correnti veicolari fra rami di strade poste a diversi livelli.

26) Intersezione a raso (o a livello): area comune a più strade, organizzata in modo da consentire lo smistamento delle correnti di traffico dall'una all'altra di esse.

27) Isola di canalizzazione: parte della strada, opportunamente delimitata e non transitabile, destinata a incanalare le correnti di traffico.

28) Isola di traffico: *cfr*. Isola di canalizzazione.

29) Isola salvagente: *cfr*. Salvagente.

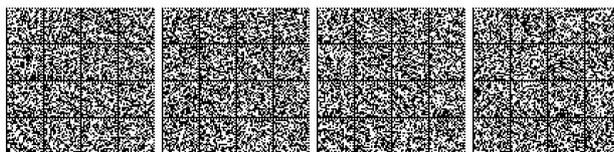
30) Isola spartitraffico: *cfr*. Spartitraffico.

31) Itinerario internazionale: strade o tratti di strade facenti parte degli itinerari così definiti dagli accordi internazionali.

32) Livelletta: tratto di strada a pendenza longitudinale costante.

33) Marciapiede: parte della strada, esterna alla carreggiata, rialzata o altrimenti delimitata e protetta, destinata ai pedoni.

34) Parcheggio: area o infrastruttura posta fuori della carreggiata, destinata alla sosta regolamentata o non dei veicoli.

34-*bis*) Parcheggio scambiatore: parcheggio situato in prossimità di stazioni o fermate del trasporto pubblico locale o del trasporto ferroviario, per agevolare l'intermodalità.

35) Passaggio a livello: intersezione a raso, opportunamente attrezzata e segnalata ai fini della sicurezza, tra una o più strade ed una linea ferroviaria o tramviaria in sede propria.

36) Passaggio pedonale (*cfr*: anche Marciapiede): parte della strada separata dalla carreggiata, mediante una striscia bianca continua o una apposita protezione parallela ad essa e destinata al transito dei pedoni. Esso espleta la funzione di un marciapiede stradale, in mancanza di esso.

37) Passo carrabile: accesso ad un'area laterale idonea allo stanziamento di uno o più veicoli.

38) Piazzola di sosta: parte della strada, di lunghezza limitata, adiacente esternamente alla banchina, destinata alla sosta dei veicoli.

39) Pista ciclabile: parte longitudinale della strada, opportunamente delimitata, riservata alla circolazione dei velocipedi.

40) Raccordo concavo (cunetta): raccordo tra due livellette contigue di diversa pendenza che si intersecano al di sotto della superficie stradale. Tratto di strada con andamento longitudinale concavo.

41) Raccordo convesso (dosso): raccordo tra due livellette contigue di diversa pendenza che si intersecano al di sopra della superficie stradale. Tratto di strada con andamento longitudinale convesso.

42) Ramo di intersezione: tratto di strada afferente una intersezione.

43) Rampa di intersezione: strada destinata a collegare due rami di un'intersezione.

44) Ripa: zona di terreno immediatamente sovrastante o sottostante le scarpate del corpo stradale rispettivamente in taglio o in riporto sul terreno preesistente alla strada.

45) Salvagente: parte della strada, rialzata o opportunamente delimitata e protetta, destinata al riparo ed alla sosta dei pedoni, in corrispondenza di attraversamenti pedonali o di fermate dei trasporti collettivi.

46) Sede stradale: superficie compresa entro i confini stradali. Comprende la carreggiata e le fasce di pertinenza.

47) Sede tranviaria: parte longitudinale della strada, opportunamente delimitata, riservata alla circolazione dei tram e dei veicoli assimilabili.

48) Sentiero (o Mulattiera o Tratturo): strada a fondo naturale formatasi per effetto del passaggio di pedoni o di animali.

49) Spartitraffico: parte longitudinale non carrabile della strada destinata alla separazione di correnti veicolari.

50) Strada extraurbana: strada esterna ai centri abitati.

51) Strada urbana: strada interna ad un centro abitato.

52) Strada vicinale (o Poderale o di Bonifica): strada privata fuori dai centri abitati ad uso pubblico.

53) Svincolo: intersezione a livelli sfalsati in cui le correnti veicolari non si intersecano tra loro.

53-*bis*) Utente vulnerabile della strada: pedoni, persone con disabilità, ciclisti, *conducenti di ciclomotori e di motocicli* e tutti coloro i quali meritino una tutela particolare dai pericoli derivanti dalla circolazione sulle strade.

54) Zona a traffico limitato: area in cui l'accesso e la circolazione veicolare sono limitati ad ore prestabilite o a particolari categorie di utenti e di veicoli.

*54-*bis*) Zona ciclabile: zona urbana in cui vigono particolari regole di circolazione con priorità per i velocipedi, delimitata lungo le vie di accesso dagli appositi segnali di inizio e fine.*

55) Zona di attestamento: tratto di carreggiata, immediatamente a monte della linea di arresto, destinato all'accumulo dei veicoli in attesa di via libera e, generalmente, suddiviso in corsie specializzate separate da strisce longitudinali continue.

*55-*bis*) Zona di attestamento ciclabile: tratto di carreggiata compreso tra due linee di arresto, destinato all'accumulo e alla manovra dei velocipedi in attesa di via libera.*

56) Zona di preselezione: tratto di carreggiata, opportunamente segnalato, ove è consentito il cambio di corsia affinché i veicoli possano incanalarsi nelle corsie specializzate.

57) Zona di scambio: tratto di carreggiata a senso unico, di idonea lunghezza, lungo il quale correnti di traffico parallele, in movimento nello stesso verso, possono cambiare la reciproca posizione senza doversi arrestare.

58) Zona residenziale: zona urbana in cui vigono particolari regole di circolazione a protezione dei pedoni e dell'ambiente, delimitata lungo le vie di accesso dagli appositi segnali di inizio e di fine.

58-*bis*) Zona scolastica: zona urbana in prossimità della quale si trovano edifici adibiti ad uso scolastico, in cui è garantita una particolare protezione dei pedoni e dell'ambiente, delimitata lungo le vie di accesso dagli appositi segnali di inizio e di fine.

2. Nel regolamento sono stabilite altre definizioni stradali e di traffico di specifico rilievo tecnico.».

«Art. 7 *(Regolamentazione della circolazione nei centri abitati)*. — 1. Nei centri abitati i comuni possono, con ordinanza del sindaco:

a) adottare i provvedimenti indicati nell'art. 6, commi 1, 2 e 4;

b) limitare la circolazione di tutte o di alcune categorie di veicoli nei casi in cui risulti necessario, congiuntamente, nel rispetto dei criteri di proporzionalità e adeguatezza, ridurre le emissioni derivanti dal traffico veicolare in relazione ai livelli delle sostanze inquinanti nell'aria nonché tutelare il patrimonio culturale, tenuto conto, comunque, delle esigenze di mobilità e di tutela della produzione. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica e con il Ministro della cultura, previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, sono individuati le tipologie dei comuni che possono avvalersi della facoltà di cui alla presente lettera, le categorie dei veicoli non soggetti alle predette limitazioni, i parametri di qualità dell'aria ai quali è subordinata l'attivazione delle limitazioni consentite dalla presente disposizione nonché i livelli minimi di servizio pubblico da assicurare comunque nelle aree oggetto delle citate limitazioni;

c) stabilire la precedenza su determinate strade o tratti di strade, ovvero in una determinata intersezione, in relazione alla classificazione di cui all'art. 2, e, quando la intensità o la sicurezza del traffico lo richiedano, prescrivere ai conducenti, prima di immettersi su una determinata strada, l'obbligo di arrestarsi all'intersezione e di dare la precedenza a chi circola su quest'ultima;

d) riservare limitati spazi alla sosta, a carattere permanente o temporaneo, ovvero anche solo per determinati periodi, giorni e orari:

1) dei veicoli degli organi di polizia stradale di cui all'articolo 12, dei vigili del fuoco e dei servizi di soccorso;

2) dei veicoli adibiti al servizio di persone con disabilità, munite del contrassegno di cui all'articolo 381, comma 2, del regolamento;

3) dei veicoli al servizio delle donne in stato di gravidanza o di genitori con un bambino di età non superiore a due anni, munite di contrassegno speciale, denominato «permesso rosa»;

4) dei veicoli elettrici *o alla ricarica di tali veicoli;*

5) *dei veicoli, per la salita e la discesa dei passeggeri o per il carico e lo scarico delle cose, in prossimità di stazioni ferroviarie, aeroporti, porti, capilinea del trasporto pubblico e altri luoghi di interscambio o di attrazione di flussi rilevanti;*

6) dei veicoli adibiti a servizi di linea per lo stazionamento ai capilinea;

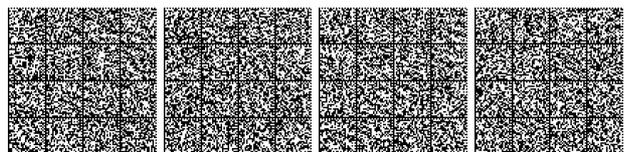
7) dei veicoli adibiti al trasporto scolastico nelle ore stabilite;

e) stabilire aree nelle quali è autorizzato il parcheggio dei veicoli;

f) stabilire, previa deliberazione della giunta, fasce di sosta laterale e parcheggi nei quali la sosta dei veicoli è subordinata al pagamento di una somma di denaro; con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti sono individuati le modalità di riscossione del pagamento e, in particolare, le caratteristiche, le modalità costruttive e i criteri di installazione e di manutenzione dei dispositivi di controllo della durata della sosta, le categorie dei veicoli esentati nonché, previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, i limiti massimi delle tariffe.

g) prescrivere orari e riservare spazi per i veicoli di categoria N, ai sensi della lettera *c)* del comma 2 dell'articolo 47, utilizzati per il carico e lo scarico di *merci*;

h) istituire le aree attrezzate riservate alla sosta e al parcheggio degli autocaravan di cui all'art. 185;

i) riservare strade *o singole corsie* alla circolazione dei veicoli adibiti a servizi pubblici di trasporto, al fine di favorire la mobilità urbana;

i-*bis*) *consentire su determinate strade a senso unico di marcia, ove il limite massimo di velocità sia inferiore o uguale a 30 km/h, la circolazione dei velocipedi in senso opposto, attraverso la realizzazione di corsie ciclabili per doppio senso ciclabile, nei soli casi in cui non sia possibile l'inserimento di piste ciclabili;*

i-*ter*) *(abrogato)*

i-quater*) istituire la zona di attestamento ciclabile, in determinate intersezioni semaforizzate su strade con una corsia per senso di marcia e con velocità consentita inferiore o uguale a 50 km/h e nelle quali è presente una pista ciclabile laterale, di norma a destra, o una corsia ciclabile.*

2. I divieti di sosta si intendono imposti dalle ore 8 alle ore 20, salvo che sia diversamente indicato nel relativo segnale.

3. Per i tratti di strade non comunali che attraversano centri abitati, i provvedimenti indicati nell'art. 6, commi 1 e 2, sono di competenza del prefetto e quelli indicati nello stesso articolo, comma 4, lettera *a)*, sono di competenza dell'ente proprietario della strada.

I provvedimenti indicati nello stesso comma 4, lettere *b)*, *c)*, *d)*, *e)* ed *f)* sono di competenza del comune, che li adotta sentito il parere dell'ente proprietario della strada.

4. Nel caso di sospensione della circolazione per motivi di sicurezza pubblica o di sicurezza della circolazione o per esigenze di carattere militare, ovvero laddove siano stati stabiliti obblighi, divieti o limitazioni di carattere temporaneo o permanente, possono essere accordati, per accertate necessità, permessi subordinati a speciali condizioni e cautele. Nei casi in cui sia stata vietata o limitata la sosta, possono essere accordati permessi subordinati a speciali condizioni e cautele ai veicoli riservati a servizi di polizia e a quelli utilizzati dagli esercenti la professione sanitaria nell'espletamento delle proprie mansioni, nonché dalle persone con limitata o impedita capacità motoria, muniti del contrassegno speciale.

5. (*abrogato)*

6. Le aree destinate al parcheggio devono essere ubicate fuori della carreggiata e comunque in modo che i veicoli parcheggiati non ostacolino lo scorrimento del traffico. *Tali aree sono considerate ad uso pubblico nel caso in cui l'accesso sia indiscriminato, ancorché subordinato al pagamento di una tariffa o regolato da barriere o altri dispositivi mobili.*

7. I proventi dei parcheggi a pagamento, in quanto spettanti agli enti proprietari della strada, sono destinati alla installazione, costruzione e gestione di parcheggi in superficie, sopraelevati o sotterranei, e al loro miglioramento nonché a interventi per il finanziamento del trasporto pubblico locale e per migliorare la mobilità urbana.

8. Qualora il comune assuma l'esercizio diretto del parcheggio con custodia o lo dia in concessione ovvero disponga l'installazione dei dispositivi di controllo di durata della sosta di cui al comma 1, lettera *f)*, su parte della stessa area o su altra parte nelle immediate vicinanze, deve riservare una adeguata area destinata a parcheggio rispettivamente senza custodia o senza dispositivi di controllo di durata della sosta. *Il comune individua con motivata determinazione la quota di aree destinate al parcheggio senza custodia o senza dispositivi di controllo, tenuto conto dell'esigenza di garantire adeguato numero di stalli non assoggettati al pagamento, anche con limitazione temporale della durata del parcheggio.* Tale obbligo non sussiste per le zone definite a norma dell'art. 3 "area pedonale" e "zona a traffico limitato", nonché per quelle definite "A" dall'art. 2 del decreto del Ministro dei lavori pubblici 2 aprile 1968, n. 1444, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 97 del 16 aprile 1968, e in altre zone di particolare rilevanza urbanistica, opportunamente individuate e delimitate dalla Giunta nelle quali sussistano esigenze e condizioni particolari di traffico.

9. I comuni, con deliberazione della Giunta, provvedono a delimitare le aree pedonali e le zone a traffico limitato tenendo conto degli effetti del traffico sulla sicurezza della circolazione, sulla salute, sull'ordine pubblico, sul patrimonio ambientale e culturale e sul territorio. In caso di urgenza il provvedimento potrà essere adottato con ordinanza del sindaco, ancorché di modifica o integrazione della deliberazione della Giunta. Analogamente i comuni provvedono a delimitare altre zone di rilevanza urbanistica nelle quali sussistono esigenze particolari di traffico, di cui al secondo periodo del comma 8. I comuni possono subordinare l'ingresso o la circolazione dei veicoli a motore, all'interno delle zone a traffico limitato, anche al pagamento di una somma. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili sono individuate le tipologie dei comuni che possono avvalersi di tale facoltà, le modalità di riscossione del pagamento, le categorie dei veicoli esentati, nonché, previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, i massimali delle tariffe, da definire tenendo conto delle emissioni inquinanti dei veicoli e delle tipologie dei permessi.

9-*bis*. Nel delimitare le zone di cui al comma 9 i comuni consentono, in ogni caso, l'accesso libero a tali zone ai veicoli a propulsione elettrica o ibrida.

9-*ter*. I comuni possono stabilire, all'interno di una determinata zona a traffico limitato, diversi tempi massimi di permanenza, tra l'ingresso e l'uscita, anche differenziati per categoria di veicoli o di utenti.

10. Le zone di cui ai commi 8 e 9, sono indicate mediante appositi segnali.

*10-*bis*. In deroga a quanto previsto dal comma 10, i comuni, qualora si renda necessario disporre divieti o limitazioni alla circolazione con carattere di urgenza, anche in riferimento alla facoltà di cui al comma 1, lettera* b)*, in determinati ambiti stradali coincidenti con zone già istituite o con l'intero centro abitato, comunicano l'entrata in vigore del divieto o della limitazione con almeno ventiquattro ore di preavviso attraverso i mezzi di informazione disponibili.*

11. Nell'ambito delle zone di cui ai commi 8 e 9 e delle altre zone di particolare rilevanza urbanistica nelle quali sussistono condizioni ed esigenze analoghe a quelle previste nei medesimi commi, i comuni hanno facoltà di riservare, con ordinanza del sindaco, superfici o spazi di sosta per veicoli privati dei soli residenti nella zona, a titolo gratuito od oneroso.

11-*bis*. Nelle zone scolastiche urbane può essere limitata o esclusa la circolazione, la sosta o la fermata di tutte o di alcune categorie di veicoli, in orari e con modalità definiti con ordinanza del sindaco. I divieti di circolazione, di sosta o di fermata non si applicano agli scuolabus, agli autobus destinati al trasporto degli alunni frequentanti istituti scolastici, nonché ai titolari di contrassegno di cui all' articolo 381, comma 2, del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495. Chiunque viola gli obblighi, le limitazioni o i divieti previsti al presente comma è soggetto alla sanzione amministrativa di cui al comma 13-*bis*.

*11-*ter*. I comuni provvedono a delimitare le zone ciclabili, in cui può essere limitata o esclusa la circolazione di alcune categorie di veicoli, sono realizzate misure di moderazione del traffico e non è consentito superare il limite di velocità di 30 km/h.*

12. Per le città metropolitane le competenze della Giunta e del sindaco previste dal presente articolo sono esercitate rispettivamente dalla Giunta metropolitana e dal sindaco metropolitano.

13. Chiunque non ottemperi ai provvedimenti di sospensione o divieto della circolazione, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 87 ad euro 344.

13-*bis*. Chiunque, in violazione delle limitazioni previste ai sensi della lettera *b)* del comma 1, circola con veicoli appartenenti, relativamente alle emissioni inquinanti, a categorie inferiori a quelle prescritte, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 168 ad euro 678 e, nel caso di reiterazione della violazione nel biennio, alla sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da quindici a trenta giorni ai sensi delle norme di cui al capo I, sezione II, del titolo VI.

14. Chiunque viola gli altri obblighi, divieti o limitazioni previsti nel presente articolo, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 42 ad euro 173. La violazione del divieto di circolazione nelle corsie riservate ai mezzi pubblici di trasporto, nelle aree pedonali e nelle zone a traffico limitato è soggetta alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 83 ad euro 332. *Nei casi di sosta vietata, in cui la violazione si prolunghi oltre ventiquattro ore, la sanzione amministrativa pecuniaria indicata nel primo periodo è applicata per ogni periodo di ventiquattro ore, per il quale si protrae la violazione. Nel caso di violazione per superamento dei limiti temporali di sosta consentiti ai sensi dell'articolo 157, comma 6, la sanzione amministrativa è del pagamento di una somma da euro 26 a euro 102. Qualora la violazione di cui al quarto periodo si protragga nel tempo, la sanzione è calcolata moltiplicando gli importi stabiliti dal quarto periodo per il numero intero dei periodi di tempo massimo consentito compresi nel tempo intercorso dall'inizio della violazione fino al momento dell'accertamento, comunque fino a un importo massimo pari al quadruplo degli importi stabiliti dal quarto periodo.*

*14-*bis*. La sanzione di cui al comma 14, secondo periodo, si applica anche in caso di violazione della limitazione della circolazione nella zona tariffata di cui al comma 9, consistente nel mancato pagamento dell'intera somma prevista. Al fine di consentire il recupero della tariffa non corrisposta, in tali casi, la sanzione di cui al comma 14, se-*

condo periodo, è maggiorata di una somma corrispondente alla tariffa dell'intero periodo tariffato per il giorno di calendario in cui avviene l'accertamento. La sanzione e la relativa maggiorazione per il recupero della tariffa si applicano per ogni periodo di ventiquattro ore in cui si protrae la violazione.

14-ter.*Nel caso di violazione della limitazione della circolazione nella zona tariffata di cui al comma 9 per insufficiente pagamento della somma prevista, alla sanzione di cui al comma 14, primo periodo, si applica la seguente disciplina:*

a) *nel caso in cui l'accertamento della violazione avvenga entro il 10 per cento del tempo per cui è stata corrisposta la tariffa, non si applica alcuna sanzione;*

b) *nel caso in cui l'accertamento della violazione avvenga oltre il 10 per cento ed entro il 50 per cento del tempo per cui è stata corrisposta la tariffa, si applica la sanzione di cui al comma 14, secondo periodo, ridotta nella misura del 50 per cento;*

c) *nel caso in cui l'accertamento della violazione avvenga oltre il 50 per cento del tempo per cui è stata corrisposta la tariffa, si applica la sanzione di cui al comma 14, secondo periodo.*

14-quater. *Allo scopo di consentire il recupero della tariffa non corrisposta, nei casi indicati al comma 14*-ter, *lettere* b) *e* c), *le sanzioni previste sono maggiorate di un importo corrispondente alla tariffa non corrisposta. Le sanzioni e le relative maggiorazioni si applicano per ogni periodo di ventiquattro ore in cui si protrae la violazione*

15. Le sanzioni di cui al comma 14, primo periodo, si applicano anche in caso di violazione della sosta tariffata di cui al comma 1, letteraf). In tali casi, al fine di consentire il recupero della tariffa non corrisposta, quando la violazione consiste nel mancato pagamento dell'intera somma prevista, la sanzione di cui al comma 14, primo periodo, è maggiorata di un importo pari alla tariffa corrispondente all'intero periodo tariffato nel giorno di calendario in cui avviene l'accertamento. Fuori dei casi di cui al primo e al secondo periodo, quando la violazione della sosta tariffata consiste nel pagamento insufficiente, si applica la seguente disciplina:

a) *nel caso in cui l'accertamento della violazione avvenga entro il 10 per cento del tempo per cui è stata corrisposta la tariffa, non si applica alcuna sanzione;*

b) *nel caso in cui l'accertamento della violazione avvenga oltre il 10 per cento ed entro il 50 per cento del tempo per cui è stata corrisposta la tariffa, si applica la sanzione di cui al comma 14, primo periodo, ridotta nella misura del 50 per cento;*

c) *nel caso in cui l'accertamento della violazione avvenga oltre il 50 per cento del tempo per cui è stata corrisposta la tariffa, si applica la sanzione di cui al comma 14, primo periodo.*

15.1. Allo scopo di consentire il recupero della tariffa non corrisposta, nei casi indicati dal comma 15, lettereb)ec), le sanzioni previste sono maggiorate di un importo corrispondente all'intero periodo tariffato nel giorno di calendario in cui avviene l'accertamento. Quando la sosta senza pagamento o con pagamento insufficiente si protragga oltre le ore 24 del giorno dell'accertamento, le sanzioni e le relative maggiorazioni si applicano per ogni periodo di ventiquattro ore in cui si protrae la violazione. Nei casi in cui la sosta tariffata sia anche limitata nella durata massima, si applicano le sanzioni di cui al comma 14, quarto periodo, secondo le disposizioni e nei modi indicati nel quinto periodo del medesimo comma.

15-*bis*. Salvo che il fatto costituisca reato, coloro che esercitano senza autorizzazione, anche avvalendosi di altre persone, ovvero determinano altri ad esercitare senza autorizzazione l'attività di parcheggiatore o guardiamacchine sono puniti con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 769 ad euro 3.095. Se nell'attività sono impiegati minori, o se il soggetto è già stato sanzionato per la medesima violazione con provvedimento definitivo, si applica la pena dell'arresto da sei mesi a un anno e dell'ammenda da 2.000 a 7.000 euro. È sempre disposta la confisca delle somme percepite, secondo le modalità indicate al titolo VI, capo I, sezione II.».

«Art. 40 *(Segnali orizzontali)*. — 1. I segnali orizzontali, tracciati sulla strada, servono per regolare la circolazione, per guidare gli utenti e per fornire prescrizioni od utili indicazioni per particolari comportamenti da seguire.

2. I segnali orizzontali si dividono in:

a) strisce longitudinali;

b) strisce trasversali;

c) attraversamenti pedonali o ciclabili;

d) frecce direzionali;

e) iscrizioni e simboli;

f) strisce di delimitazione degli stalli di sosta o per la sosta riservata;

g) isole di traffico o di presegnalamento di ostacoli entro la carreggiata;

h) strisce di delimitazione della fermata dei veicoli in servizio di trasporto pubblico di linea;

i) altri segnali stabiliti dal regolamento.

3. Le strisce longitudinali possono essere continue o discontinue. Le continue, ad eccezione di quelle che delimitano le corsie di emergenza, indicano il limite invalicabile di una corsia di marcia o della carreggiata; le discontinue delimitano le corsie di marcia o la carreggiata.

4. Una striscia longitudinale continua può affiancarne un'altra discontinua; in tal caso esse indicano ai conducenti, marcianti alla destra di quella discontinua, la possibilità di oltrepassarle.

5. Una striscia trasversale continua indica il limite prima del quale il conducente ha l'obbligo di arrestare il veicolo per rispettare le prescrizioni semaforiche o il segnale di "fermarsi e dare precedenza" ovvero un segnale manuale del personale che espleta servizio di polizia stradale *nonché in corrispondenza dei passaggi a livello dotati di dispositivi luminosi o del segnale "fermarsi e dare precedenza.*

5-bis. *Nella zona di attestamento ciclabile, la prima striscia trasversale continua, nel senso di marcia, indica il limite prima del quale i conducenti dei veicoli diversi dai velocipedi hanno l'obbligo di fermarsi mentre la seconda striscia indica il limite per i soli velocipedi, ai fini del rispetto delle prescrizioni semaforiche.*

6. Una striscia trasversale discontinua indica il limite prima del quale il conducente ha l'obbligo di arrestare il veicolo, se necessario, per rispettare il segnale "dare precedenza".

7. Nel regolamento sono stabilite norme per le forme, le dimensioni, i colori, i simboli e le caratteristiche dei segnali stradali orizzontali, nonché le loro modalità di applicazione.

8. Le strisce longitudinali continue non devono essere oltrepassate; le discontinue possono essere oltrepassate sempre che siano rispettate tutte le altre norme di circolazione. È vietato valicare le strisce longitudinali continue, tranne che dalla parte dove è eventualmente affiancata una discontinua.

9. Le strisce di margine continue possono essere oltrepassate solo dai veicoli in attività di servizio di pubblico interesse e dai veicoli che debbono effettuare una sosta di emergenza.

10. È vietata:

a) la sosta sulle carreggiate i cui margini sono evidenziati da una striscia continua;

b) la circolazione sopra le strisce longitudinali, salvo che per il cambio di corsia;

c) la circolazione dei veicoli non autorizzati sulle corsie riservate.

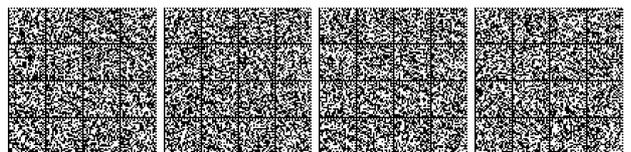
11. In corrispondenza degli attraversamenti pedonali i conducenti dei veicoli devono dare la precedenza ai pedoni che si accingono ad attraversare la strada o che hanno iniziato l'attraversamento; analogo comportamento devono tenere i conducenti dei veicoli nei confronti dei ciclisti in corrispondenza degli attraversamenti ciclabili. Gli attraversamenti pedonali devono essere sempre accessibili anche alle persone non deambulanti su sedie a ruote; a tutela dei non vedenti possono essere collocati segnali a pavimento o altri segnali di pericolo in prossimità degli attraversamenti stessi.».

«Art. 68 *(Caratteristiche costruttive e funzionali e dispositivi di equipaggiamento dei velocipedi)*. — 1. I velocipedi devono essere muniti di pneumatici, nonché:

a) per la frenatura: di un dispositivo indipendente per ciascun asse che agisca in maniera pronta ed efficace sulle rispettive ruote;

b) per le segnalazioni acustiche: di un campanello;

c) per le segnalazioni visive: anteriormente di luci bianche o gialle, posteriormente di luci rosse e di catadiottri rossi; inoltre, sui pedali devono essere applicati catadiottri gialli ed analoghi dispositivi devono essere applicati sui lati.

2. *I dispositivi di segnalazione di cui al comma 1, lettera* c), *devono essere presenti e funzionanti secondo quanto previsto dall'articolo 152, comma 1.*

3. Le disposizioni previste nelle lettere *b)* e *c)* del comma 1, non si applicano ai velocipedi quando sono usati durante competizioni sportive.

4. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti sono stabilite le caratteristiche costruttive, funzionali nonché le modalità di omologazione dei velocipedi a più ruote simmetriche che consentono il trasporto di altre persone oltre il conducente.

5. I velocipedi possono essere equipaggiati per il trasporto di un bambino, con idonee attrezzature, le cui caratteristiche sono stabilite dal regolamento.

6. Chiunque circola con un velocipede senza pneumatici o nel quale alcuno dei dispositivi di frenatura o di segnalazione acustica o visiva manchi o non sia conforme alle disposizioni stabilite nel presente articolo e nell'articolo 69, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da € 26 a € 102.

7. Chiunque circola con un velocipede di cui al comma 4, non omologato, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di un a somma da € 42 a € 173.

8. Chiunque produce o mette in commercio velocipedi o i relativi dispositivi di equipaggiamento non conformi al tipo omologato, ove ne sia richiesta l'omologazione, è soggetto, se il fatto non costituisce reato, alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da € 430 a € 1.731.».

«Art. 143 *(Posizione dei veicoli sulla carreggiata)*. — 1. I veicoli devono circolare sulla parte destra della carreggiata e in prossimità del margine destro della medesima, anche quando la strada è libera.

2. I veicoli sprovvisti di motore e gli animali devono essere tenuti il più vicino possibile al margine destro della carreggiata.

2-bis. La disposizione del comma 2 non si applica ai velocipedi nelle zone di attestamento ciclabili, nelle strade urbane ciclabili e nelle zone ciclabili, in cui i velocipedi possono occupare qualunque posizione sulla carreggiata. Nelle corsie ciclabili i velocipedi devono occupare la parte più esterna della corsia.

3. La disposizione del comma 2 si applica anche agli altri veicoli quando si incrociano ovvero percorrono una curva o un raccordo convesso, a meno che circolino su strade a due carreggiate separate o su una carreggiata ad almeno due corsie per ogni senso di marcia o su una carreggiata a senso unico di circolazione.

4. Quando una strada è divisa in due carreggiate separate, si deve percorrere quella di destra; quando è divisa in tre carreggiate separate, si deve percorrere quella di destra o quella centrale, salvo diversa segnalazione.

5. Salvo diversa segnalazione, quando una carreggiata è a due o più corsie per senso di marcia, si deve percorrere la corsia più libera a destra; la corsia o le corsie di sinistra sono riservate al sorpasso.

6.

7. All'interno dei centri abitati, salvo diversa segnalazione, quando una carreggiata è a due o più corsie per senso di marcia, si deve percorrere la corsia libera più a destra; la corsia o le corsie di sinistra sono riservate al sorpasso. Tuttavia i conducenti, qualunque sia l'intensità del traffico, possono impegnare la corsia più opportuna in relazione alla direzione che essi intendono prendere alla successiva intersezione; i conducenti stessi non possono peraltro cambiare corsia se non per predisporsi a svoltare a destra o a sinistra, o per fermarsi, in conformità delle norme che regolano queste manovre, ovvero per effettuare la manovra di sorpasso che in tale ipotesi è consentita anche a destra.

8. Nelle strade con binari tramviari a raso, i veicoli possono procedere sui binari stessi purché, compatibilmente con le esigenze della circolazione, non ostacolino o rallentino la marcia dei tram, salva diversa segnalazione.

9. Nelle strade con doppi binari tramviari a raso, entrambi su di un lato della carreggiata, i veicoli possono marciare a sinistra della zona interessata dai binari, purché rimangano sempre entro la parte della carreggiata relativa al loro senso di circolazione.
10.Ove la fermata dei tram o dei filobus sia corredata da apposita isola salvagente posta a destra dell'asse della strada, i veicoli, salvo diversa segnalazione che imponga il passaggio su un lato determinato, possono transitare indifferentemente a destra o a sinistra del salvagente, purché rimangano entro la parte della carreggiata relativa al loro senso di circolazione e purché non comportino intralcio al movimento dei viaggiatori.

11. Chiunque circola contromano è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da € 167 a € 665.

12. Chiunque circola contromano in corrispondenza delle curve, dei raccordi convessi o in ogni altro caso di limitata visibilità, ovvero percorre la carreggiata contromano, quando la strada sia divisa in più carreggiate separate, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 327 ad euro 1.308. Dalla violazione prevista dal presente comma consegue la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente da uno a tre mesi, ai sensi del capo I, sezione II, del titolo VI. In casi di recidiva la sospensione è da due a sei mesi. *Qualora dalla circolazione contromano di un veicolo ai sensi del presente comma derivi un incidente con morte o lesioni personali gravi o gravissime, è sempre disposta la confisca del predetto veicolo.*

13. Chiunque viola le altre disposizioni del presente articolo è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da € 42 a € 173.».

«Art. 145 *(Precedenza)*. — 1. I conducenti, approssimandosi ad una intersezione, devono usare la massima prudenza al fine di evitare incidenti.

2. Quando due veicoli stanno per impegnare una intersezione, ovvero laddove le loro traiettorie stiano comunque per intersecarsi, si ha l'obbligo di dare la precedenza a chi proviene da destra, salvo diversa segnalazione.

3. Negli attraversamenti di linee ferroviarie e tramviarie i conducenti hanno l'obbligo di dare la precedenza ai veicoli circolanti su rotaie, salvo diversa segnalazione.

4. I conducenti devono dare la precedenza agli altri veicoli nelle intersezioni nelle quali sia così stabilito dall'autorità competente ai sensi dell'art. 37 e la prescrizione sia resa nota con apposito segnale.

4-bis. Nelle aree pedonali, nelle strade urbane ciclabili e nelle zone ciclabili i conducenti dei veicoli a motore ammessi alla circolazione, nel rispetto delle regole generali della precedenza, devono prestare particolare attenzione ai pedoni e ai ciclisti.

4-ter. I conducenti dei veicoli a motore devono dare la precedenza ai velocipedi circolanti sulle corsie ciclabili delimitate da striscia discontinua.

5. I conducenti sono tenuti a fermarsi in corrispondenza della striscia di arresto, prima di immettersi nella intersezione, quando sia così stabilito dall'autorità competente ai sensi dell'art. 37 e la prescrizione sia resa nota con apposito segnale.

6. Negli sbocchi su strada da luoghi non soggetti a pubblico passaggio i conducenti hanno l'obbligo di arrestarsi a dare la precedenza a chi circola sulla strada.

7. È vietato impegnare una intersezione o un attraversamento di linee tramviarie quando il conducente non ha la possibilità di proseguire e sgombrare in breve tempo l'area di manovra in modo da consentire il transito dei veicoli provenienti da altre direzioni.

8. Negli sbocchi su strada di sentieri, tratturi, mulattiere e piste ciclabili è fatto obbligo al conducente di arrestarsi e dare la precedenza a chi circola sulla strada. L'obbligo sussiste anche se le caratteristiche di dette vie variano nell'immediata prossimità dello sbocco sulla strada.

9. I conducenti di veicoli su rotaia devono rispettare i segnali negativi della precedenza.

10. Chiunque viola le disposizioni di cui al presente articolo è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 167 ad euro 665.

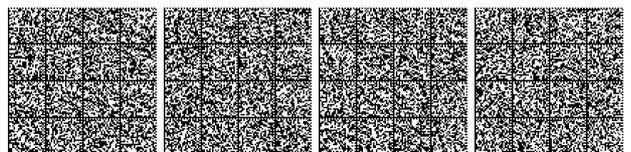
11. Quando lo stesso soggetto sia incorso, in un periodo di due anni, in una delle violazioni di cui al comma 10 per almeno due volte, all'ultima infrazione consegue la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente da uno a tre mesi, ai sensi del capo I, sezione II, del titolo VI.».

«Art. 148 *(Sorpasso)*. — 1. Il sorpasso è la manovra mediante la quale un veicolo supera un altro veicolo un animale o un pedone in movimento o fermi sulla corsia o sulla parte della carreggiata destinata normalmente alla circolazione.

2. Il conducente che intende sorpassare deve preventivamente accertarsi:

a) che la visibilità sia tale da consentire la manovra e che la stessa possa compiersi senza costituire pericolo o intralcio;

b) che il conducente che lo precede nella stessa corsia non abbia segnalato di voler compiere analoga manovra;

c) che nessun conducente che segue sulla stessa carreggiata o semicarreggiata, ovvero sulla corsia immediatamente alla propria sinistra, qualora la carreggiata o semicarreggiata siano suddivise in corsie, abbia iniziato il sorpasso;

d) che la strada sia libera per uno spazio tale da consentire la completa esecuzione del sorpasso, tenuto anche conto della differenza tra la propria velocità e quella dell'utente da sorpassare, nonché della presenza di utenti che sopraggiungono dalla direzione contraria o che precedono l'utente da sorpassare.

3. Il conducente che sorpassa un veicolo o altro utente della strada che lo precede sulla stessa corsia, dopo aver fatto l'apposita segnalazione, deve portarsi sulla sinistra dello stesso, superarlo rapidamente tenendosi da questo ad una adeguata distanza laterale e riportarsi a destra appena possibile, senza creare pericolo o intralcio. Se la carreggiata o semicarreggiata sono suddivise in più corsie, il sorpasso deve essere effettuato sulla corsia immediatamente alla sinistra del veicolo che si intende superare.

4. L'utente che viene sorpassato deve agevolare la manovra e non accelerare. Nelle strade ad una corsia per senso di marcia, lo stesso utente deve tenersi il più vicino possibile al margine destro della carreggiata.

5. Quando la larghezza, il profilo o lo stato della carreggiata, tenuto anche conto della densità della circolazione in senso contrario, non consentono di sorpassare facilmente e senza pericolo un veicolo lento, ingombrante o obbligato a rispettare un limite di velocità, il conducente di quest'ultimo veicolo deve rallentare e, se necessario, mettersi da parte appena possibile, per lasciar passare i veicoli che seguono. Nei centri abitati non sono tenuti all'osservanza di quest'ultima disposizione i conducenti di veicoli in servizio pubblico di linea per trasporto di persone.

6. Sulle carreggiate ad almeno due corsie per ogni senso di marcia il conducente che, dopo aver eseguito un sorpasso, sia indotto a sorpassare un altro veicolo o animale, può rimanere sulla corsia impegnata per il primo sorpasso a condizione che la manovra non sia di intralcio ai veicoli più rapidi che sopraggiungono da tergo.

7. Il sorpasso deve essere effettuato a destra quando il conducente del veicolo che si vuole sorpassare abbia segnalato che intende svoltare a sinistra ovvero, in una carreggiata a senso unico, che intende arrestarsi a sinistra, e abbia iniziato dette manovre.

8. Il sorpasso dei tram, qualora gli stessi non circolino in sede stradale riservata, deve effettuarsi a destra quando la larghezza della carreggiata a destra del binario lo consenta; se si tratta di carreggiata a senso unico di circolazione il sorpasso si può effettuare su ambo i lati.

9. Qualora il tram o il filobus siano fermi in mezzo alla carreggiata per la salita e la discesa dei viaggiatori e non esista un salvagente, il sorpasso a destra è vietato.

9-bis. *Il sorpasso dei velocipedi da parte dei veicoli a motore deve essere effettuato con adeguato distanziamento laterale in funzione della velocità rispettiva e dell'ingombro del veicolo a motore, per tener conto della ridotta stabilità dei velocipedi, mantenendo, ove le condizioni della strada lo consentano, la distanza di sicurezza di almeno 1,5 metri. Chiunque viola le disposizioni del presente comma è soggetto alle sanzioni amministrative di cui al comma 16, primo periodo.*

10. È vietato il sorpasso in prossimità o in corrispondenza delle curve o dei dossi e in ogni altro caso di scarsa visibilità; in tali casi il sorpasso è consentito solo quando la strada è a due carreggiate separate o a carreggiata a senso unico o con almeno due corsie con lo stesso senso di marcia e vi sia tracciata apposita segnaletica orizzontale.

11. È vietato il sorpasso di un veicolo che ne stia sorpassando un altro, nonché il superamento di veicoli fermi o in lento movimento ai passaggi a livello, ai semafori o per altre cause di congestione della circolazione, quando a tal fine sia necessario spostarsi nella parte della carreggiata destinata al senso opposto di marcia.

12. È vietato il sorpasso in prossimità o in corrispondenza delle intersezioni. Esso è, però, consentito:

a) quando il conducente del veicolo che si vuole sorpassare abbia segnalato che intende svoltare a sinistra e abbia iniziato detta manovra.

b) quando avvenga su strada a precedenza, purché a due carreggiate separate o a senso unico o ad almeno due corsie con lo stesso senso di marcia e le corsie siano delimitate dall'apposita segnaletica orizzontale;

c) quando il veicolo che si sorpassa è a due ruote non a motore, sempre che non sia necessario spostarsi sulla parte della carreggiata destinata al senso opposto di marcia;

d) quando la circolazione sia regolata da semafori o da agenti del traffico.

13. È vietato il sorpasso in prossimità o in corrispondenza dei passaggi a livello senza barriere, salvo che la circolazione stradale sia regolata da semafori, nonché il sorpasso di un veicolo che si sia arrestato o abbia rallentato in corrispondenza di un attraversamento pedonale per consentire ai pedoni di attraversare la carreggiata.

14. È vietato il sorpasso ai conducenti di veicoli di massa a pieno carico superiore a 3,5 t, oltre che nei casi sopra previsti, anche nelle strade o tratti di esse in cui il divieto sia imposto dall'apposito segnale.

15. Chiunque sorpassa a destra, eccetto i casi in cui ciò sia consentito, ovvero compia un sorpasso senza osservare le disposizioni dei commi 2, 3 e 8 è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 83 ad euro 332. Alla stessa sanzione soggiace chi viola le disposizioni di cui ai commi 4, 5 e 7. Quando lo stesso soggetto sia incorso, in un periodo di due anni, in una delle violazioni di cui al comma 3 per almeno due volte, all'ultima infrazione consegue la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente da uno a tre mesi, ai sensi del capo I, sezione II, del titolo VI.

16. Chiunque non osservi i divieti di sorpasso posti dai commi 9, 10, 11, 12 e 13 è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 167 ad euro 665. Quando non si osservi il divieto di sorpasso di cui al comma 14, la sanzione amministrativa è del pagamento di una somma da euro 327 ad euro 1.308. Dalle violazioni di cui al presente comma consegue la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da uno a tre mesi, ai sensi delle norme di cui al capo I, sezione II, del titolo VI. Quando si tratti del divieto di cui al comma 14, la sospensione della patente è da due a sei mesi. Se le violazioni sono commesse da un conducente in possesso della patente di guida da meno di tre anni, la sospensione della stessa è da tre a sei mesi.».

«Art. 150 *(Incrocio tra veicoli nei passaggi ingombrati o su strade di montagna)*. — 1. Quando l'incrocio non sia possibile a causa di lavori, veicoli fermi o altri ostacoli, il conducente, il cui senso di marcia è ostacolato e non può tenersi vicino al margine destro della carreggiata, deve arrestarsi per lasciar passare i veicoli che provengono in senso inverso.

2. Sulle strade di montagna o comunque a forte pendenza, se l'incrocio con altri veicoli è malagevole o impossibile, il conducente che procede in discesa deve arrestarsi e accostarsi quanto più possibile al margine destro della carreggiata o spostarsi sulla piazzola, ove esista. Tuttavia, se il conducente che procede in salita dispone di una piazzola deve arrestarsi su di essa, se la strada è tanto stretta da rendere altrimenti necessaria la manovra in retromarcia.

2-*bis*. (*abrogato*)

3. Quando la manovra di retromarcia si rende necessaria, i complessi di veicoli hanno la precedenza rispetto agli altri veicoli; i veicoli di massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 t rispetto a quelli di massa complessiva a pieno carico fino a 3,5 t; gli autobus rispetto agli autocarri. Se si tratta di veicoli appartenenti entrambi alla medesima categoria tra quelle suddette, la retromarcia deve essere eseguita dal conducente del veicolo che procede in discesa, a meno che non sia manifestamente più agevole per il conducente del veicolo che procede in salita, in particolare se quest'ultimo si trovi in prossimità di una piazzola.

4. Chiunque viola le disposizioni del presente articolo è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 42 ad euro 173.

5. Alla violazione delle disposizioni del presente articolo si applica l'art. 149, commi 5 e 6.».

«Art. 153 *(Uso dei dispositivi di segnalazione visiva e di illuminazione dei veicoli a motore e dei rimorchi)*. — 1. Da mezz'ora dopo il tramonto del sole a mezz'ora prima del suo sorgere ed anche di giorno nelle gallerie, in caso di nebbia, di caduta di neve, di forte pioggia e in ogni altro caso di scarsa visibilità, durante la marcia dei veicoli e dei veicoli trainati, si devono tenere accese le luci di posizione, le luci della targa e, se prescritte, le luci di ingombro. In aggiunta a tali luci, sui veicoli a motore, si devono tenere accesi anche i proiettori anabbaglianti. Salvo quanto previsto dal comma 3 i proiettori di profondità possono essere utilizzati fuori dei centri abitati quando l'illuminazione esterna manchi o sia insufficiente. Peraltro, durante le brevi interruzioni della marcia connesse con le esigenze della circolazione, devono essere usati i proiettori anabbaglianti.

Omissis.».

«Art. 154 *(Cambiamento di direzione o di corsia o altre manovre)*. — 1. I conducenti che intendono eseguire una manovra per immettersi nel flusso della circolazione, per cambiare direzione o corsia, per

invertire il senso di marcia, per fare retromarcia, per voltare a destra o a sinistra, per impegnare un'altra strada, o per immettersi in un luogo non soggetto a pubblico passaggio, ovvero per fermarsi, devono:

a) assicurarsi di poter effettuare la manovra senza creare pericolo o intralcio agli altri utenti della strada, tenendo conto della posizione, distanza, direzione di essi;

b) segnalare con sufficiente anticipo la loro intenzione.

2. Le segnalazioni delle manovre devono essere effettuate servendosi degli appositi indicatori luminosi di direzione. Tali segnalazioni devono continuare per tutta la durata della manovra e devono cessare allorché essa è stata completata. Con gli stessi dispositivi deve essere segnalata anche l'intenzione di rallentare per fermarsi. Quando i detti dispositivi manchino, il conducente deve effettuare le segnalazioni a mano, alzando verticalmente il braccio qualora intenda fermarsi e sporgendo, lateralmente, il braccio destro o quello sinistro, qualora intenda voltare*; dette segnalazioni non devono essere effettuate nella zona di attestamento ciclabile.*

3. I conducenti devono, altresì:

a) per voltare a destra, tenersi il più vicino possibile sul margine destro della carreggiata;

b) per voltare a sinistra, anche per immettersi in luogo non soggetto a pubblico passaggio, accostarsi il più possibile all'asse della carreggiata e, qualora si tratti di intersezione, eseguire la svolta in prossimità del centro della intersezione e a sinistra di questo, salvo diversa segnalazione, ovvero quando si trovino su una carreggiata a senso unico di circolazione, tenersi il più possibile sul margine sinistro della carreggiata. In entrambi i casi i conducenti non devono imboccare l'altra strada contromano e devono usare la massima prudenza;

c) nelle manovre di retromarcia e di immissione nel flusso della circolazione, dare la precedenza ai veicoli in marcia normale.

*3-*bis*. Ai conducenti di velocipedi è consentito cambiare direzione all'interno della zona di attestamento ciclabile per compiere le manovre consentite, nella sola fase di rosso semaforico*

4. È vietato usare impropriamente le segnalazioni di cambiamento di direzione.

5. Nell'esecuzione delle manovre i conducenti non devono eseguire brusche frenate o rallentare improvvisamente.

6. L'inversione del senso di marcia è vietata in prossimità o in corrispondenza delle intersezioni, delle curve o dei dossi.

7. Chiunque viola la disposizione del comma 6 è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 87 ad euro 344.

8. Chiunque viola le altre disposizioni del presente articolo è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 42 ad euro 173.».

«Art. 182 *(Circolazione dei velocipedi)*. — 1. I ciclisti devono procedere su unica fila in tutti i casi in cui le condizioni della circolazione lo richiedano e, comunque, mai affiancati in numero superiore a due; quando circolano fuori dai centri abitati devono sempre procedere su unica fila, salvo che uno di essi sia minore di anni dieci e proceda sulla destra dell'altro.

1-*bis*. Le disposizioni del comma 1 non si applicano alla circolazione dei velocipedi sulle strade urbane ciclabili*, sugli itinerari ciclopedonali e nelle zone ciclabili.*

2. I ciclisti devono avere libero l'uso delle braccia e delle mani e reggere il manubrio almeno con una mano; essi devono essere in grado in ogni momento di vedere liberamente davanti a sé, ai due lati e compiere con la massima libertà, prontezza e facilità le manovre necessarie.

3. Ai ciclisti è vietato trainare veicoli, salvo nei casi consentiti dalle presenti norme, condurre animali e farsi trainare da altro veicolo.

4. I ciclisti devono condurre il veicolo a mano quando, per le condizioni della circolazione, siano di intralcio o di pericolo per i pedoni. In tal caso sono assimilati ai pedoni e devono usare la comune diligenza e la comune prudenza.

5. È vietato trasportare altre persone sul velocipede a meno che lo stesso non sia appositamente costruito e attrezzato. È consentito tuttavia al conducente maggiorenne il trasporto di un bambino fino a otto anni di età, opportunamente assicurato con le attrezzature, di cui all'art. 68, comma 5.

6. I velocipedi appositamente costruiti ed omologati per il trasporto di altre persone oltre al conducente devono essere condotti, se a più di due ruote simmetriche, solo da quest'ultimo.

7. Sui veicoli di cui al comma 6 non si possono trasportare più di quattro persone adulte compresi i conducenti; è consentito anche il trasporto contemporaneo di due bambini fino a dieci anni di età.

8. Per il trasporto di oggetti e di animali si applica l'art. 170.

9. I velocipedi devono transitare sulle piste loro riservate ovvero sulle corsie ciclabili o sulle corsie ciclabili per doppio senso ciclabile, quando esistono, salvo il divieto per particolari categorie di essi, con le modalità stabilite nel regolamento. Le norme previste dal regolamento per la circolazione sulle piste ciclabili si applicano anche alla circolazione sulle corsie ciclabili e sulle corsie ciclabili per doppio senso ciclabile.

9-*bis*. Il conducente di velocipede che circola fuori dai centri abitati da mezz'ora dopo il tramonto del sole a mezz'ora prima del suo sorgere e il conducente di velocipede che circola nelle gallerie hanno l'obbligo di indossare il giubbotto o le bretelle retroriflettenti ad alta visibilità, di cui al comma 4-*ter* dell'articolo 162.

9-*ter*. (*abrogato*)

10. Chiunque viola le disposizioni del presente articolo è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 26 ad euro 102. La sanzione è da euro 42ad euro 173 quando si tratta di velocipedi di cui al comma 6.».

«Art. 208 *(Proventi delle sanzioni amministrative pecuniarie)*. — 1. I proventi delle sanzioni amministrative pecuniarie per violazioni previste dal presente codice sono devoluti allo Stato, quando le violazioni siano accertate da funzionari, ufficiali ed agenti dello Stato, nonché da funzionari ed agenti dell'ente Ferrovie dello Stato o delle ferrovie e tramvie in concessione. I proventi stessi sono devoluti alle regioni, province e comuni quando le violazioni siano accertate da funzionari, ufficiali ed agenti, rispettivamente, delle regioni, delle province e dei comuni.

2. I proventi di cui al comma 1, spettanti allo Stato, sono destinati:

a) fermo restando quanto previsto dall'articolo 32, comma 4, della legge 17 maggio 1999, n. 144, per il finanziamento delle attività connesse all'attuazione del Piano nazionale della sicurezza stradale, al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Ispettorato generale per la circolazione e la sicurezza stradale, nella misura dell'80 per cento del totale annuo, definito a norma dell'articolo 2, lettera *x)*, della legge 13 giugno 1991, n. 190, per studi, ricerche e propaganda ai fini della sicurezza stradale, attuata anche attraverso il Centro di coordinamento delle informazioni sul traffico, sulla viabilità e sulla sicurezza stradale (CCISS), istituito con legge 30 dicembre 1988, n. 556, per finalità di educazione stradale, sentito, occorrendo, il Ministero dell'istruzione, dell'università e della ricerca e per l'assistenza e previdenza del personale della Polizia di Stato, dell'Arma dei carabinieri, della Guardia di finanza, della Polizia penitenziaria e del Corpo forestale dello Stato e per iniziative ed attività di promozione della sicurezza della circolazione;

b) al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Dipartimento per i trasporti terrestri, nella misura del 20 per cento del totale annuo sopra richiamato, per studi, ricerche e propaganda sulla sicurezza del veicolo;

c) al Ministero dell'istruzione, dell'università e della ricerca - Dipartimento per i servizi per il territorio, nella misura del 7,5 per cento del totale annuo, al fine di favorire l'impegno della scuola pubblica e privata nell'insegnamento dell'educazione stradale e per l'organizzazione dei corsi per conseguire il certificato di idoneità alla conduzione dei ciclomotori.

2-*bis*. Gli incrementi delle sanzioni amministrative pecuniarie di cui all'articolo 195, comma 2-*bis*, sono versati in un apposito capitolo di entrata del bilancio dello Stato, di nuova istituzione, per essere riassegnati al Fondo contro l'incidentalità notturna di cui all'articolo 6-*bis* del decreto-legge 3 agosto 2007, n. 117, convertito, con modificazioni, dalla legge 2 ottobre 2007, n. 160, con provvedimento del Ministero dell'economia e delle finanze adottato sulla base delle rilevazioni trimestrali del Ministero dell'interno. Tali rilevazioni sono effettuate con le modalità fissate con decreto del Ministero dell'interno, di concerto con i Ministeri dell'economia e delle finanze, della giustizia e delle infrastrutture e dei trasporti. Con lo stesso decreto sono stabilite le modalità di trasferimento della percentuale di ammenda di cui agli articoli 186, comma 2-*octies*, e 187, comma 1-*quater*, destinata al Fondo.

3. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministri dell'economia e delle finanze, dell'interno e dell'istruzione, dell'università e della ricerca, determina annualmente le quote dei proventi da destinarsi alle suindicate finalità. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad adottare, con propri decreti, le necessarie variazioni di bilancio, nel rispetto delle quote come annualmente determinate.

3-*bis*. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, il Ministro dell'interno e il Ministro dell'istruzione, dell'università e della ricerca trasmettono annualmente al Parlamento, entro il 31 marzo, una relazione sull'utilizzo delle quote dei proventi di cui al comma 2 effettuato nell'anno precedente.

4. Una quota pari al 50 per cento dei proventi spettanti agli enti di cui al secondo periodo del comma 1 è destinata:

a) in misura non inferiore a un quarto della quota, a interventi di sostituzione, di ammodernamento, di potenziamento, di messa a norma e di manutenzione della segnaletica delle strade di proprietà dell'ente;

b) in misura non inferiore a un quarto della quota, al potenziamento delle attività di controllo e di accertamento delle violazioni in materia di circolazione stradale, anche attraverso l'acquisto di automezzi, mezzi e attrezzature dei Corpi e dei servizi di polizia provinciale e di polizia municipale di cui alle lettere d-*bis*) ed *e)* del comma 1 dell'articolo 12;

c) ad altre finalità connesse al miglioramento della sicurezza stradale, relative alla manutenzione delle strade di proprietà dell'ente, all'installazione, all'ammodernamento, al potenziamento, alla messa a norma e alla manutenzione delle barriere e alla sistemazione del manto stradale delle medesime strade, alla redazione dei piani di cui all'articolo 36, a interventi per la sicurezza stradale a tutela degli utenti vulnerabili, quali bambini, anziani, disabili, pedoni*, ciclisti e conducenti di ciclomotori e di motocicli,* allo svolgimento, da parte degli organi di polizia locale, nelle scuole di ogni ordine e grado, di corsi didattici finalizzati all'educazione stradale, a misure di assistenza e di previdenza per il personale di cui alle lettere d-*bis*) ed *e)* del comma 1 dell'articolo 12, alle misure di cui al comma 5-*bis* del presente articolo e a interventi a favore della mobilità ciclistica.

5. Gli enti di cui al secondo periodo del comma 1 determinano annualmente, con delibera della giunta, le quote da destinare alle finalità di cui al comma 4. Resta facoltà dell'ente destinare in tutto o in parte la restante quota del 50 per cento dei proventi alle finalità di cui al citato comma 4.

5-*bis*.La quota dei proventi di cui alla lettera *c)* del comma 4 può anche essere destinata ad assunzioni stagionali a progetto nelle forme di contratti a tempo determinato e a forme flessibili di lavoro, ovvero al finanziamento di progetti di potenziamento dei servizi di controllo finalizzati alla sicurezza urbana e alla sicurezza stradale, nonché a progetti di potenziamento dei servizi notturni e di prevenzione delle violazioni di cui agli articoli 186, 186-*bis* e 187 e all'acquisto di automezzi, mezzi e attrezzature dei Corpi e dei servizi di polizia provinciale e di polizia municipale di cui alle lettere d-*bis*) ed *e)* del comma 1 dell'articolo 12, destinati al potenziamento dei servizi di controllo finalizzati alla sicurezza urbana e alla sicurezza stradale, o all'acquisto di automezzi, mezzi e attrezzature per finalità di protezione civile di competenza dell'ente interessato.».

— Si riporta l'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281 recante: «Definizione ed ampliamento delle attribuzioni della Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e Bolzano ed unificazione, per le materie ed i compiti di interesse comune delle regioni, delle province e dei comuni, con la Conferenza Stato-città ed autonomie locali», pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 202 del 30 agosto 1997:

«Art. 8 *(Conferenza Stato-città ed autonomie locali e Conferenza unificata)*. — 1. La Conferenza Stato-città ed autonomie locali è unificata per le materie ed i compiti di interesse comune delle regioni, delle province, dei comuni e delle comunità montane, con la Conferenza Stato-regioni.

2. La Conferenza Stato-città ed autonomie locali è presieduta dal Presidente del Consiglio dei Ministri o, per sua delega, dal Ministro dell'interno o dal Ministro per gli affari regionali nella materia di rispettiva competenza; ne fanno parte altresì il Ministro del tesoro e del bilancio e della programmazione economica, il Ministro delle finanze, il Ministro dei lavori pubblici, il Ministro della sanità, il presidente dell'Associazione nazionale dei comuni d'Italia - ANCI, il presidente dell'Unione province d'Italia - UPI ed il presidente dell'Unione nazionale comuni, comunità ed enti montani - UNCEM. Ne fanno parte inoltre quattordici sindaci designati dall'ANCI e sei presidenti di provincia designati dall'UPI. Dei quattordici sindaci designati dall'ANCI cinque rappresentano le città individuate dall'articolo 17 della legge 8 giugno 1990, n. 142. Alle riunioni possono essere invitati altri membri del Governo, nonché rappresentanti di amministrazioni statali, locali o di enti pubblici.

3. La Conferenza Stato-città ed autonomie locali è convocata almeno ogni tre mesi, e comunque in tutti i casi il presidente ne ravvisi la necessità o qualora ne faccia richiesta il presidente dell'ANCI, dell'UPI o dell'UNCEM.

4. La Conferenza unificata di cui al comma 1 è convocata dal Presidente del Consiglio dei Ministri. Le sedute sono presiedute dal Presidente del Consiglio dei Ministri o, su sua delega, dal Ministro per gli affari regionali o, se tale incarico non è conferito, dal Ministro dell'interno.».

Note all'art. 16:

— Si riporta l'articolo 175 del citato decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come modificato dalla presente legge:

«Art. 175 *(Condizioni e limitazioni della circolazione sulle autostrade e sulle strade extraurbane principali)*. — 1. Le norme del presente articolo e dell'art. 176 si applicano ai veicoli ammessi a circolare sulle autostrade, sulle strade extraurbane principali e su altre strade, individuate con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, su proposta dell'ente proprietario, e da indicare con apposita segnaletica d'inizio e fine.

2. È vietata la circolazione dei seguenti veicoli sulle autostrade e sulle strade di cui al comma 1:

a) velocipedi, ciclomotori, motocicli di cilindrata inferiore a 150 centimetri cubici se a motore termico, ovvero di potenza inferiore a 11 kW se a motore elettrico, e motocarrozzette di cilindrata inferiore a 250 centimetri cubici se a motore termico;

b) altri motoveicoli di massa a vuoto fino a 400 kg o di massa complessiva fino a 1300 kg, ad eccezione dei tricicli, di cilindrata non inferiore a 250 cm3se a motore termico e comunque di potenza non inferiore a 15 kW, destinati al trasporto di persone e con al massimo un passeggero oltre al conducente;

c) veicoli non muniti di pneumatici;

d) macchine agricole e macchine operatrici;

e) veicoli con carico disordinato e non solidamente assicurato o sporgente oltre i limiti consentiti;

f) veicoli a tenuta non stagna e con carico scoperto, se trasportano materie suscettibili di dispersione;

g) veicoli il cui carico o dimensioni superino i limiti previsti dagli articoli 61 e 62, ad eccezione dei casi previsti dall'art. 10;

h) veicoli le cui condizioni di uso, equipaggiamento e gommatura possono costituire pericolo per la circolazione;

i) veicoli con carico non opportunamente sistemato e fissato.

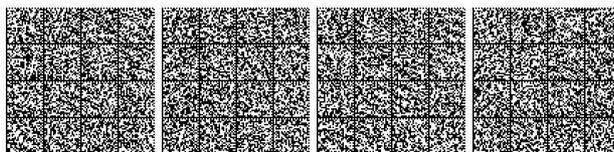
2-bis. *In deroga a quanto previsto dal comma 2, lettera* a)*, sulle autostrade e sulle strade di cui al comma 1 è consentita la circolazione dei motocicli di cilindrata non inferiore a 120 centimetri cubici se a motore termico ovvero di potenza non inferiore a 6 kW se a motore elettrico solo se condotti da un soggetto maggiorenne.*

3. Le esclusioni di cui al comma 2 non si applicano ai veicoli appartenenti agli enti proprietari o concessionari dell'autostrada o da essi autorizzati. L'esclusione di cui al comma 2, lettera *d)*, relativamente alle macchine operatrici-gru come individuate dalla carta di circolazione, non si applica sulle strade extraurbane principali. 4.Nel regolamento sono fissati i limiti minimi di velocità per l'ammissione alla circolazione sulle autostrade e sulle strade extraurbane principali di determinate categorie di veicoli.

5. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da pubblicare nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana, fermi restando i poteri di ordinanza degli enti proprietari di cui all'art. 6, possono essere escluse dal transito su talune autostrade, o tratti di esse, anche altre determinate categorie di veicoli o trasporti, qualora le esigenze della circolazione lo richiedano. Ove si tratti di autoveicoli destinati a servizi pubblici di linea, il provvedimento è adottato di concerto con il Ministro dei trasporti mentre per quelli appartenenti alle Forze armate il concerto è realizzato con il Ministro della difesa.

6. È vietata la circolazione di pedoni e animali, eccezion fatta per le aree di servizio e le aree di sosta. In tali aree gli animali possono circolare solo se debitamente custoditi. Lungo le corsie di emergenza è consentito il transito dei pedoni solo per raggiungere i punti per le richieste di soccorso.

7. Sulle carreggiate, sulle rampe, sugli svincoli, sulle aree di servizio o di parcheggio e in ogni altra pertinenza autostradale è vietato:

a) trainare veicoli che non siano rimorchi;

b) richiedere o concedere passaggi;

c) svolgere attività commerciali o di propaganda sotto qualsiasi forma; esse sono consentite nelle aree di servizio o di parcheggio se autorizzate dall'ente proprietario;

d) campeggiare, salvo che nelle aree all'uopo destinate e per il periodo stabilito dall'ente proprietario o concessionario.

8. Nelle zone attigue alle autostrade o con esse confinanti è vietato, anche a chi sia munito di licenza o di autorizzazione, svolgere attività di propaganda sotto qualsiasi forma ovvero attività commerciali con offerta di vendita agli utenti delle autostrade stesse.

9. Nelle aree di servizio e di parcheggio, nonché in ogni altra pertinenza autostradale è vietato lasciare in sosta il veicolo per un tempo superiore alle ventiquattro ore, ad eccezione che nei parcheggi riservati agli alberghi esistenti nell'ambito autostradale o in altre aree analogamente attrezzate.

10. Decorso il termine indicato al comma 9, il veicolo può essere rimosso coattivamente; si applicano le disposizioni di cui all'art. 159.

11. Gli organi di polizia stradale provvedono alla rimozione dei veicoli in sosta che per il loro stato o per altro fondato motivo possano ritenersi abbandonati, nonché al loro trasporto in uno dei centri di raccolta autorizzati a norma dell'art. 15 del decreto del Presidente della Repubblica 10 settembre 198, n. 915. Per tali operazioni i predetti organi di polizia possono incaricare l'ente proprietario.

12. Il soccorso stradale e la rimozione dei veicoli sono consentiti solo agli enti e alle imprese autorizzati, anche preventivamente, dall'ente proprietario. Sono esentati dall'autorizzazione le Forze armate e di polizia.

13. Chiunque viola le disposizioni del comma 2, lettere *e)* ed *f)*, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da € 430 a € 1.731.

14. Chiunque viola le disposizioni del comma 7, lettere *a)*, *b)* e *d)*, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da € 42 a € 173, salvo l'applicazione delle norme della legge 28 marzo 1991, n. 112.

15. Chiunque viola le disposizioni dei commi 7, lettera *c)*, e 8 è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da € 430 a € 1.731. Dalla detta violazione consegue la sanzione amministrativa accessoria del fermo amministrativo del veicolo per giorni sessanta, secondo le disposizioni di cui al capo I, sezione II, del titolo VI.

16. Chiunque viola le altre disposizioni del presente articolo è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da € 42 a € 173. Se la violazione riguarda le disposizioni di cui al comma 6 la sanzione è da € 26 a € 102.

17. Accertate le violazioni di cui ai commi 2 e 4, gli organi di polizia impongono ai conducenti di abbandonare con i veicoli stessi l'autostrada, dando la necessaria assistenza per il detto abbandono. Nelle ipotesi di cui al comma 2, lettere *e)* ed *f)*, la norma si applica solo nel caso in cui non sia possibile riportare il carico nelle condizioni previste dalle presenti norme.».

Note all'art. 17:

— Si riporta il testo degli articoli 25, 44 e 147, del citato decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 286, come modificato dalla presente legge:

«Art. 25 *(Attraversamenti ed uso della sede stradale)*. — 1. Non possono essere effettuati, senza preventiva concessione dell'ente proprietario, attraversamenti od uso della sede stradale e relative pertinenze con corsi d'acqua, condutture idriche, linee elettriche e di telecomunicazione, sia aeree che in cavo sotterraneo, sottopassi e soprappassi, teleferiche di qualsiasi specie, gasdotti, serbatoi di combustibili liquidi, o con altri impianti ed opere, che possono comunque interessare la proprietà stradale. Le opere di cui sopra devono, per quanto possibile, essere realizzate in modo tale che il loro uso e la loro manutenzione non intralci la circolazione dei veicoli sulle strade, garantendo l'accessibilità delle fasce di pertinenza della strada.

1-*bis*. In caso di attraversamento a livelli sfalsati tra due strade appartenenti a enti diversi, ferma restando l'obbligatorietà della concessione di cui al comma 1, le strutture che realizzano l'opera d'arte principale del sottopasso o sovrappasso, comprese le barriere di sicurezza nei sovrappassi, sono di titolarità, ai fini della loro realizzazione e manutenzione anche straordinaria, dell'ente che rilascia la concessione qualora la strada interferita sia di tipo superiore, con riferimento ai tipi definiti dall'articolo 2, comma 2, a quello della strada interferente.

1-*ter*. Per ragioni di sicurezza e di importanza dei flussi di traffico:

a) le strutture dei sottopassi e sovrappassi di strade di tipo A e B con strade di tipo inferiore, comprese le barriere di sicurezza nei sovrappassi, sono di titolarità degli enti proprietari delle strade di tipo A e B, anche quando tali enti rilasciano la concessione all'attraversamento;

b) nel caso di attraversamento tra strada di tipo A e strada di tipo B, le strutture dei sottopassi e sovrappassi, comprese le barriere di sicurezza nei sovrappassi, sono di titolarità dell'ente proprietario della strada di tipo A;

c) nel caso di attraversamento tra strade di tipo A appartenenti a enti diversi, la titolarità delle strutture dei sottopassi e sovrappassi, comprese le barriere di sicurezza nei sovrappassi, è indicata nell'atto di concessione di cui al comma 1, che va rinnovato o rilasciato se privo di tale indicazione;

c-*bis*) nel caso di attraversamento tra strade di tipo B appartenenti a enti diversi, la titolarità delle strutture dei sottopassi e sovrappassi, comprese le barriere di sicurezza nei sovrappassi, è indicata, con preferenza per l'ente cui appartiene la strada di interesse nazionale, nell'atto di concessione di cui al comma 1, che va rinnovato o rilasciato se privo di tale indicazione;

d) nel caso di attraversamento tra strade di tipo C appartenenti a enti diversi, la titolarità delle strutture dei sottopassi e sovrappassi, comprese le barriere di sicurezza nei sovrappassi, è indicata, con preferenza per l'ente cui appartiene la strada di interesse nazionale, nell'atto di concessione di cui al comma 1, che va rinnovato o rilasciato se privo di tale indicazione.

1-*quater*. Fermo restando quanto previsto dai commi 1-*bis* e 1-*ter* in relazione agli enti titolari delle strutture delle opere d'arte dei sottopassi e sovrappassi, comprese le barriere di sicurezza nei sovrappassi, gli enti proprietari e i gestori delle strade interessate dall'attraversamento a livello sfalsato provvedono a disciplinare mediante appositi atti convenzionali le modalità e gli oneri di realizzazione e manutenzione delle predette strutture.

1-*quinquies*. In relazione ai sottopassi e sovrappassi stradali esistenti, gli enti proprietari della strada interferita e di quella interferente provvedono, ove necessario anche mediante trasferimento della titolarità delle opere d'arte da realizzarsi senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, a dare attuazione alle previsioni di cui ai commi 1-*bis*, 1-*ter* e 1-*quater* entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente disposizione. Gli enti proprietari, nonché i gestori dei medesimi procedono, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, alla formazione e all'aggiornamento degli elenchi dei sottopassi e sovrappassi, di cui risultano o divengano titolari in attuazione dei commi 1-*bis*, 1-*ter* e 1-*quater*.

*1-*sexies*. Nel caso in cui l'attraversamento comporti un'altezza libera inferiore a quella minima prevista dalle norme per le costruzioni, il segnalamento, realizzato secondo le modalità previste dal regolamento, deve essere definito con apposita convenzione tra gli enti proprietari delle infrastrutture interessate dall'attraversamento stesso.*

2. Le concessioni sono rilasciate soltanto in caso di assoluta necessità, previo accertamento tecnico dell'autorità competente di cui all'art. 26.

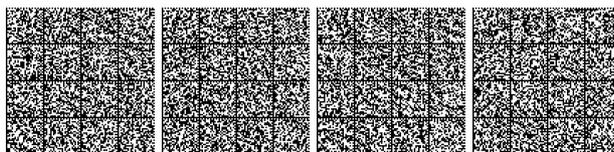
3. I cassonetti per la raccolta dei rifiuti solidi urbani di qualsiasi tipo e natura devono essere collocati in modo da non arrecare pericolo od intralcio alla circolazione.

4. Il regolamento stabilisce norme per gli attraversamenti e l'uso della sede stradale.

5. Chiunque realizza un'opera o un impianto di quelli previsti nel comma 1 o ne varia l'uso o ne mantiene l'esercizio senza concessione è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da € 866 a € 3.464.

6. Chiunque non osserva le prescrizioni indicate nella concessione o nelle norme del regolamento è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da € 430 a € 1.731.

7. La violazione prevista dal comma 5 importa la sanzione amministrativa accessoria dell'obbligo, a carico dell'autore della violazione ed a sue spese, della rimozione delle opere abusivamente realizzate, secondo le norme del capo I, sezione II, del titolo VI. La violazione prevista dal comma 6 importa la sanzione amministrativa accessoria della sospensione di ogni attività fino all'attuazione successiva delle prescrizioni violate, secondo le norme del capo I, sezione II, del titolo VI.».

«Art. 44 *(Passaggi a livello)*. — 1.In corrispondenza dei passaggi a livello con barriere può essere collocato, a destra della strada, un dispositivo ad una luce rossa fissa, posto a cura e spese dell'esercente

la ferrovia, il quale avverta in tempo utile della chiusura delle barriere, integrato da altro dispositivo di segnalazione acustica. I dispositivi, luminoso e acustico, sono obbligatori qualora trattasi di barriere manovrate a distanza o non visibili direttamente dal posto di manovra. Sono considerate barriere le sbarre, i cancelli e gli altri dispositivi di chiusura equivalenti.

2. In corrispondenza dei passaggi a livello con semibarriere deve essere collocato, sulla destra della strada, a cura e spese dell'esercente la ferrovia, un dispositivo luminoso a due luci rosse lampeggianti alternativamente che entra in funzione per avvertire in tempo utile della chiusura delle semibarriere, integrato da un dispositivo di segnalazione acustica. Le semibarriere possono essere installate solo nel caso che la carreggiata sia divisa nei due sensi di marcia da spartitraffico invalicabile di adeguata lunghezza. I passaggi a livello su strada a senso unico muniti di barriere che sbarrano l'intera carreggiata solo in entrata sono considerati passaggi a livello con semibarriere.

2-bis. *In corrispondenza dei passaggi a livello sprovvisti di barriere o semibarriere può essere collocato, sulla destra della strada, a cura e spese del gestore della ferrovia, un dispositivo luminoso a due luci rosse lampeggianti alternativamente, che entra in funzione, integrato da un dispositivo di segnalazione acustica, per avvertire in tempo utile del passaggio del treno. L'installazione di tali dispositivi è obbligatoria in caso di visibilità insufficiente.*

3. Nel regolamento sono stabiliti i segnali verticali ed orizzontali obbligatori di presegnalazione e di segnalazione dei passaggi a livello, le caratteristiche dei segnali verticali, luminosi ed acustici, nonché la superficie minima rifrangente delle barriere, delle semibarriere e dei cavalletti da collocare in caso di avaria.

4. Le opere necessarie per l'adeguamento dei passaggi a livello e quelle per assicurare la visibilità delle strade ferrate hanno carattere di pubblica utilità, nonché di indifferibilità e urgenza ai fini dell'applicazione delle leggi sulle espropriazioni per causa di pubblica utilità.».

«Art. 147 *(Comportamento ai passaggi a livello)*. — 1.Gli utenti della strada, approssimandosi ad un passaggio a livello, devono usare la massima prudenza al fine di evitare incidenti e devono osservare le segnalazioni indicate nell'art. 44.

2. *Prima di impegnare un passaggio a livello senza barriere o semibarriere e senza i dispositivi di segnalazione luminosa o acustica previsti dall'articolo 44, gli utenti della strada:*

a) *nei casi in cui la segnaletica indichi il solo obbligo di dare la precedenza, devono assicurarsi che nessun treno sia in vista e, in caso affermativo, attraversare rapidamente il passaggio a livello; in caso contrario devono fermarsi, prima della linea di arresto discontinua, senza impegnare il passaggio a livello e riprendere la marcia dopo il passaggio del treno;*

b) *nei casi in cui la segnaletica indichi l'obbligo di fermarsi e dare la precedenza, devono fermarsi, in ogni caso, prima della linea di arresto continua e attraversare rapidamente il passaggio a livello solo nel caso in cui non vi sia alcun treno in vista.*

2-bis. *Nel caso di passaggi a livello senza barriere o semibarriere dotati dei dispositivi di segnalazione luminosa o acustica previsti dall'articolo 44, gli utenti della strada devono fermarsi prima della linea di arresto continua qualora tali dispositivi siano in funzione.*

3. *Gli utenti della strada non devono impegnare o attraversare un passaggio a livello protetto con barriere o semibarriere quando:*

a) *le barriere o le semibarriere siano chiuse o in movimento di chiusura;*

b) *le barriere o le semibarriere siano in movimento di apertura;*

c) *siano in funzione i dispositivi di segnalazione luminosa o acustica previsti dall'articolo 44;*

d) *siano in funzione i mezzi sostitutivi delle barriere o semibarriere previsti dal medesimo articolo.*

3-*bis*.Il mancato rispetto di quanto stabilito *dai commi 2-*bis *e 3, nel caso in cui siano presenti i dispositivi di segnalazione luminosa,* può essere rilevato anche tramite appositi dispositivi per l'accertamento e il rilevamento automatico delle violazioni, *approvati od omologati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.*

3-ter. *L'accertamento delle violazioni delle disposizioni di cui ai commi 2-*bis *e 3, nel caso in cui siano presenti i dispositivi di segnalazione luminosa, può essere effettuato dopo almeno tre secondi dall'entrata in funzione dei medesimi dispositivi.*

4. Gli utenti della strada *non devono impegnare un passaggio a livello quando non hanno la possibilità di proseguire e sgombrare in breve tempo l'attraversamento e, in ogni caso,* devono sollecitamente sgombrare il passaggio a livello. In caso di arresto forzato del veicolo *o di intrappolamento tra le barriere,* il conducente deve cercare di portarlo fuori dei binari, *eventualmente anche abbattendo le barriere,* o, in caso di materiale impossibilità, deve fare tutto quanto gli è possibile per evitare ogni pericolo per le persone, nonché fare in modo che i conducenti dei veicoli su rotaia siano avvisati in tempo utile dell'esistenza del pericolo.

5. *Chiunque, in violazione delle disposizioni dei commi 2, 2-*bis *e 3, lettere* a), c) *e* d)*, impegna o attraversa un passaggio a livello con o senza barriere o semibarriere è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 200 a euro 800. La medesima sanzione si applica in caso di violazione delle disposizioni del comma 4, primo periodo. Chiunque, in violazione delle disposizioni del comma 3, lettera* b)*, impegna o attraversa un passaggio a livello con barriere o semibarriere è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 87 a euro 344.*

6. Quando lo stesso soggetto sia incorso, in un periodo di due anni, in una violazione di cui al comma 5, primo e secondo periodo, per almeno due volte, all'ultima violazione consegue la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da uno a tre mesi, ai sensi del capo I, sezione II, del titolo VI.

6-bis. *L'installazione dei dispositivi di cui al comma 3-bisè consentita anche al gestore dell'infrastruttura ferroviaria, a sue spese, previa convenzione con l'ente proprietario o gestore della strada.».*

— Per i riferimenti all'articolo 40 del citato decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come modificato dalla presente si legge, si veda nelle note all'articolo 15.

— Per i riferimenti all'articolo 145 del citato decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come modificato dalla presente si legge, si veda nelle note all'articolo 15.

Note all'art. 18:

— Si riporta il testo dell'articolo 41 del citato decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come modificato dalla presente legge:

«Art. 41 *(Segnali luminosi)*. — 1. I segnali luminosi si suddividono nelle seguenti categorie:

a) segnali luminosi di pericolo e di prescrizione;

b) segnali luminosi di indicazione;

b-*bis*) tabelloni luminosi rilevatori della velocità in tempo reale dei veicoli in transito;

c) lanterne semaforiche veicolari normali;

d) lanterne semaforiche veicolari di corsia;

e) lanterne semaforiche per i veicoli di trasporto pubblico;

f) lanterne semaforiche pedonali;

g) lanterne semaforiche per velocipedi;

h) lanterne semaforiche veicolari per corsie reversibili;

i) lanterna semaforica gialla lampeggiante;

l) lanterne semaforiche speciali;

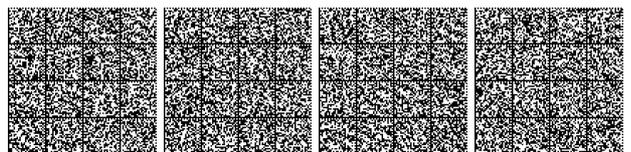
m) segnali luminosi particolari.

2. Le luci delle lanterne semaforiche veicolari normali sono di forma circolare e di colore:

- rosso, con significato di arresto;
- giallo, con significato di preavviso di arresto;
- verde, con significato di via libera.

3. Le luci delle lanterne semaforiche di corsia sono a forma di freccia colorata su fondo nero; i colori sono rosso, giallo e verde; il significato è identico a quello delle luci di cui al comma 2, ma limitatamente ai veicoli che devono proseguire nella direzione indicata dalla freccia.

4. Le luci delle lanterne semaforiche per i veicoli di trasporto pubblico sono a forma di barra bianca su fondo nero, orizzontale con significato di arresto, verticale o inclinata a destra o sinistra con significato di via libera, rispettivamente diritto, a destra o sinistra, e di un triangolo giallo su fondo nero, con significato di preavviso di arresto.

5. *Al fine di agevolare la mobilità delle persone con disabilità visiva, gli attraversamenti pedonali semaforizzati possono essere dotati di segnalazioni acustiche di indicazione dello stato di accensione delle*

luci nonché di guide tattili a pavimento idonee all'individuazione dei pali di sostegno delle lanterne semaforiche. Le luci delle lanterne semaforiche pedonali sono a forma di pedone colorato su fondo nero. I colori sono:

a) rosso, con significato di arresto e non consente ai pedoni di effettuare l'attraversamento, né di impegnare la carreggiata;

b) giallo, con significato di sgombero dell'attraversamento pedonale e consente ai pedoni che si trovano all'interno dell'attraversamento di sgombrarlo il più rapidamente possibile e vieta a quelli che si trovano sul marciapiede di impegnare la carreggiata;

c) verde, con significato di via libera e consente ai pedoni l'attraversamento della carreggiata nella sola direzione consentita dalla luce verde.

6. Le luci delle lanterne semaforiche per velocipedi sono a forma di bicicletta colorata su fondo nero; i colori sono rosso, giallo e verde; il significato è identico a quello delle luci di cui al comma 2, ma limitatamente ai velocipedi provenienti da una pista ciclabile.

7. Le luci delle lanterne semaforiche per corsie reversibili sono rossa a forma di X, con significato di divieto di percorrere la corsia o di impegnare il varco sottostante la luce, e verde a forma di freccia, con significato di consenso a percorrere la corsia o ad impegnare il varco sottostante la luce.

8. Tutti i segnali e dispositivi luminosi previsti dal presente articolo sono soggetti ad omologazione da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, previo accertamento del grado di protezione e delle caratteristiche geometriche, fotometriche, cromatiche e di idoneità indicati dal regolamento e da specifiche normative.

8-*bis*. A decorrere dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, nelle lanterne semaforiche, le lampade ad incandescenza, quando necessitino di sostituzione, devono essere sostituite con lampade a basso consumo energetico, ivi comprese le lampade realizzate con tecnologia a LED. Le lampade da utilizzare nelle lanterne semaforiche devono avere marcatura CE e attacco normalizzato E27 e assicurare l'accensione istantanea. La loro sostituzione deve essere eseguita utilizzando la struttura ottica della lanterna semaforica già esistente, ove ciò sia tecnicamente possibile senza apportarvi modifiche. Le lampade realizzate con tecnologia a LED, in caso di rottura anche di un solo componente, devono spegnersi automaticamente in modo da garantire l'uniformità del segnale luminoso durante il loro funzionamento

9. Durante il periodo di accensione della luce verde, i veicoli possono procedere verso tutte le direzioni consentite dalla segnaletica verticale ed orizzontale; in ogni caso i veicoli non possono impegnare l'area di intersezione se i conducenti non hanno la certezza di poterla sgombrare prima dell'accensione della luce rossa; i conducenti devono dare sempre la precedenza ai pedoni ed ai ciclisti ai quali sia data contemporaneamente via libera; i conducenti in svolta devono, altresì, dare la precedenza ai veicoli provenienti da destra ed ai veicoli della corrente di traffico nella quale vanno ad immettersi.

10. Durante il periodo di accensione della luce gialla, i veicoli non possono oltrepassare gli stessi punti stabiliti per l'arresto, di cui al comma 11, a meno che vi si trovino così prossimi, al momento dell'accensione della luce gialla, che non possano più arrestarsi in condizioni di sufficiente sicurezza; in tal caso essi devono sgombrare sollecitamente l'area di intersezione con opportuna prudenza.

11. Durante il periodo di accensione della luce rossa, i veicoli non devono superare la striscia di arresto; in mancanza di tale striscia i veicoli non devono impegnare l'area di intersezione, né l'attraversamento pedonale, né oltrepassare il segnale, in modo da poterne osservare le indicazioni.

12. Le luci delle lanterne semaforiche veicolari di corsia o quelle per i veicoli di trasporto pubblico hanno lo stesso significato delle corrispondenti luci delle lanterne semaforiche normali, ma limitatamente ai soli veicoli che devono proseguire nella direzione indicata dalle frecce o dalle barre; di conseguenza, i conducenti di detti veicoli devono attenersi alle stesse disposizioni di cui ai commi 9, 10 e 11.

13. Nel caso in cui la lanterna semaforica pedonale o quella per i velocipedi risulti spenta o presenti indicazioni anomale, il pedone o il ciclista ha l'obbligo di usare particolare prudenza anche in relazione alla possibilità che verso altre direzioni siano accese luci che consentano il passaggio ai veicoli che interferiscono con la sua traiettoria di attraversamento.

14. Durante il periodo di accensione delle luci verde, giallo o rossa a forma di bicicletta, i ciclisti devono tenere lo stesso comportamento dei veicoli nel caso di lanterne semaforiche veicolari normali di cui rispettivamente ai commi 9, 10 e 11.

15. In assenza di lanterne semaforiche per i velocipedi, i ciclisti sulle intersezioni semaforizzate devono assumere il comportamento dei pedoni.

16. Durante il periodo di accensione delle luci delle lanterne semaforiche per corsie reversibili, i conducenti non possono percorrere la corsia o impegnare il varco sottostanti alla luce rossa a forma di X; possono percorrere la corsia o impegnare il varco sottostanti la luce verde a forma di freccia rivolta verso il basso. È vietato ai veicoli di arrestarsi comunque dinnanzi alle luci delle lanterne semaforiche per corsie reversibili anche quando venga data l'indicazione della X rossa.

17. In presenza di una luce gialla lampeggiante, di cui al comma 1, lettera *i)*, i veicoli possono procedere purché a moderata velocità e con particolare prudenza, rispettando le norme di precedenza.

18. Qualora per avaria o per altre cause una lanterna semaforica veicolare di qualsiasi tipo sia spenta o presenti indicazioni anomale, il conducente ha l'obbligo di procedere a minima velocità e di usare particolare prudenza anche in relazione alla possibilità che verso altre direzioni siano accese luci che consentono il passaggio. Se, peraltro, le indicazioni a lui dirette sono ripetute da altre lanterne semaforiche efficienti egli deve tener conto di esse.

19. Il regolamento stabilisce forme, caratteristiche, dimensioni, colori e simboli dei segnali luminosi, nonché le modalità di impiego e il comportamento che l'utente della strada deve tenere in rapporto alle varie situazioni segnalate

19-bis. *Ai fini dell'applicazione delle sanzioni amministrative previste dal presente codice, i segnali luminosi di pericolo e di prescrizione e i segnali a messaggio variabile devono essere dotati di sistemi di controllo a distanza in grado di certificarne il momento di accensione o spegnimento e il regolare funzionamento. Di ogni operazione, anche automatica, di accensione, spegnimento o modifica del contenuto del messaggio deve essere conservata idonea registrazione in grado di certificare l'orario e il corretto svolgimento delle operazioni stesse. L'orario di effettivo funzionamento registrato deve essere certificato conforme al tempo coordinato universale (UTC). Nei provvedimenti di cui all'articolo 5, comma 3, che impongono obblighi, divieti e limitazioni resi noti mediante i segnali luminosi di prescrizione e i segnali a messaggio variabile, devono essere indicati le modalità e i tempi di funzionamento dei segnali e di accensione e spegnimento degli stessi.*

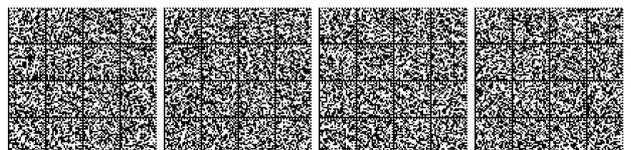
19-ter. *I segnali a messaggio variabile devono essere utilizzati esclusivamente per fornire indicazioni di pericolo o di prescrizione nonché informazioni utili alla guida relative alla strada su cui sono installati e agli itinerari o ambiti a essa correlati. Tali indicazioni sono fornite con segnali di dimensioni, colori e forme uguali a quelle dei corrispondenti segnali verticali. Nei comuni classificati a vocazione turistica le informazioni fornite attraverso i segnali a messaggio variabile possono prevedere anche l'impiego alternato di lingue straniere.*

19-quater. *Dall'attuazione di quanto previsto dai commi 19-bise 19-ternon devono derivare nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica. Gli enti interessati provvedono agli adempimenti ivi previsti nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.».*

Note all'art. 19:

— Si riporta il testo dell'articolo 13, comma 17-*bis*, del decreto-legge 31 dicembre 2020, n. 183, recante: «Disposizioni urgenti in materia di termini legislativi, di realizzazione di collegamenti digitali, di esecuzione della decisione (UE, EURATOM) 2020/2053 del Consiglio, del 14 dicembre 2020, nonchè in materia di recesso del Regno Unito dall'Unione europea», pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 323 del 31 dicembre 2020, convertito con modificazioni dalla L. 26 febbraio 2021, n. 21, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 51 del 1 marzo 2021, come modificato dalla presente legge:

«Art. 13 *(Proroga di termini in materia di infrastrutture e trasporti). — Omissis*

17-*bis*. Al fine di assicurare l'omogeneità della normativa nazionale con quella dell'Unione europea in materia di requisiti e di sicurezza delle gallerie ferroviarie del sistema ferroviario, come definito dall'articolo 3, comma 1, lettera *a)*, del decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, adottato di concerto con il Ministro dell'interno, sentiti il Consiglio superiore dei lavori pubblici e l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali, sono approvate apposite linee guida finalizzate a garantire un livello adeguato di sicurezza ferroviaria mediante specifiche prescrizioni tecniche di prevenzione e di protezione da applicare alle infrastrutture ferroviarie e ai veicoli da parte dei gestori

e delle imprese ferroviarie, nonché a definire i tempi di adeguamento a dette prescrizioni da parte dei gestori e delle imprese ferroviarie. Il decreto di cui al primo periodo è notificato alla Commissione europea e all'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie, ai sensi dell'articolo 7, comma 4, del citato decreto legislativo n. 50 del 2019, ed è adottato entro trenta giorni dalla data di emissione del parere favorevole espresso dalla Commissione europea. Nelle more dell'entrata in vigore del decreto di cui al primo periodo e tenuto conto delle conseguenze derivanti dall'emergenza epidemiologica da COVID-19, sono differiti al 31 dicembre 2024 i termini previsti dagli articoli 3, comma 8, 10, comma 2, e 11, comma 4, del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 28 ottobre 2005, pubblicato nel supplemento ordinario n. 89 alla *Gazzetta Ufficiale* n. 83 dell'8 aprile 2006. *Nelle more dell'adozione del decreto di cui al primo periodo, in caso di incidente, i gestori assicurano, con oneri a proprio carico, l'accessibilità in sicurezza delle gallerie di lunghezza superiore a 1.000 metri alle squadre di soccorso e ai vigili del fuoco, mediante la predisposizione di attrezzature, mezzi e dotazioni specialistiche idonei. A tal fine, sulla base dell'analisi e della ricognizione delle specifiche situazioni territoriali, i gestori predispongono, nell'ambito delle risorse disponibili per la gestione e la manutenzione della rete, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, in collaborazione con il Corpo nazionale dei vigili del fuoco, il programma annuale recante le modalità operative di accesso in sicurezza delle squadre di soccorso e dei vigili del fuoco. Di tale programma i gestori informano annualmente il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali.*

Omissis.».

Note all'art. 20:

— Si riporta il testo degli articoli 43 e 177 del citato decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come modificato dalla presente legge:

«Art. 43 *(Segnalazioni degli agenti del traffico)*. — 1.Gli utenti della strada sono tenuti ad ottemperare senza indugio alle segnalazioni degli agenti preposti alla regolazione del traffico.

2. Le prescrizioni date mediante segnalazioni eseguite dagli agenti annullano ogni altra prescrizione data a mezzo della segnaletica stradale ovvero delle norme di circolazione.

3. Le segnalazioni degli agenti sono, in particolare, le seguenti:

a) braccio alzato verticalmente significa: "attenzione, arresto" per tutti gli utenti, ad eccezione dei conducenti che non siano più in grado di fermarsi in sufficienti condizioni di sicurezza; se il segnale è fatto in una intersezione, esso non impone l'arresto ai conducenti che abbiano già impegnato l'intersezione stessa;

b) braccia o braccio tesi orizzontalmente significano: "arresto" per tutti gli utenti, qualunque sia il loro senso di marcia, provenienti da direzioni intersecanti quella indicata dal braccio o dalle braccia e per contro "via libera" per coloro che percorrono la direzione indicata dal braccio o dalle braccia.

4. Dopo le segnalazioni di cui al comma 3, l'agente potrà abbassare il braccio o le braccia; la nuova posizione significa ugualmente "arresto" per tutti gli utenti che si trovano di fronte all'agente o dietro di lui e "via libera" per coloro che si trovano di fianco.

5. Gli agenti, per esigenze connesse con la fluidità o con la sicurezza della circolazione *o con la protezione degli operatori stradali*, possono altresì far accelerare o rallentare la marcia dei veicoli, fermare o dirottare correnti veicolari o singoli veicoli, nonché dare altri ordini necessari a risolvere situazioni contingenti, anche se in contrasto con la segnaletica esistente, ovvero con le norme di circolazione.

5-bis. *Sulle strade con carreggiate indipendenti o separate da spartitraffico, al fine di prevenire situazioni di pericolo derivanti dalla presenza di persone sulla carreggiata, dall'installazione o rimozione di segnaletica per cantieri, da incidenti o da altri eventi imprevedibili, il rallentamento graduale della marcia dei veicoli e l'eventuale regolazione del flusso veicolare può avvenire anche mediante l'impiego di veicoli degli organi di polizia stradale di cui all'articolo 12, commi 1, 2 e 3, nonché dei soggetti in possesso dell'abilitazione prevista dal comma 3-bisdel medesimo articolo 12.*

5-ter. *I veicoli di cui al comma* 5-bis, *impiegati nelle attività di cui al medesimo comma, devono tenere in funzione il dispositivo supplementare a luce lampeggiante unitamente a un pannello rettangolare recante la scritta: "auto di sicurezza –safety car". Con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, da adottare, d'intesa con il Ministero dell'interno, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, sono stabilite le modalità di esecuzione della procedura di rallentamento graduale della marcia dei veicoli e di eventuale regolazione del flusso veicolare nei casi di cui al comma 5-*bis *nonché le caratteristiche dei veicoli impiegati, delle attrezzature e dei dispositivi supplementari di equipaggiamento degli stessi.*

6. Nel regolamento sono precisate altre segnalazioni eventualmente necessarie per la regolazione del traffico, nonché modalità e mezzi per rendere facilmente riconoscibili e visibili a distanza, sia di giorno che di notte, gli agenti preposti alla regolazione del traffico e i loro ordini, anche a mezzo di apposito segnale distintivo.».

«Art. 177 *(Circolazione degli autoveicoli e dei motoveicoli adibiti a servizi di polizia o antincendio, di protezione civile e delle autoambulanze)*. — 1. L'uso del dispositivo acustico supplementare di allarme e, qualora i veicoli ne siano muniti, anche del dispositivo supplementare di segnalazione visiva a luce lampeggiante blu è consentito ai conducenti degli autoveicoli e motoveicoli adibiti a servizi di polizia o antincendio e di protezione civile come individuati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti su proposta del Dipartimento della protezione civile della Presidenza del Consiglio dei Ministri, a quelli del Corpo nazionale soccorso alpino e speleologico del Club alpino italiano, nonché degli organismi equivalenti, esistenti nella regione Valle d'Aosta e nelle province autonome di Trento e di Bolzano a quelli delle autoambulanze e veicoli assimilati adibiti al trasporto di plasma ed organi, solo per l'espletamento di servizi urgenti di istituto. L'uso dei predetti dispositivi è consentito altresì ai conducenti dei motoveicoli impiegati in interventi di emergenza sanitaria e, comunque, solo per l'espletamento di servizi urgenti di istituto. Entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, con decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, sono definite le tipologie di motoveicoli di cui al secondo periodo e le relative caratteristiche tecniche e sono individuati i servizi urgenti di istituto per i quali possono essere impiegati i dispositivi. I predetti veicoli assimilati devono avere ottenuto il riconoscimento di idoneità al servizio da parte del Dipartimento per i trasporti terrestri. L'uso dei predetti dispositivi è altresì consentito ai conducenti delle autoambulanze, dei mezzi di soccorso anche per il recupero degli animali o di vigilanza zoofila, nell'espletamento dei servizi urgenti di istituto, individuati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. Con il medesimo decreto sono disciplinate le condizioni alle quali il trasporto di un animale in gravi condizioni di salute può essere considerato in stato di necessità, anche se effettuato da privati, nonché la documentazione che deve essere esibita, eventualmente successivamente all'atto di controllo da parte delle autorità di polizia stradale di cui all'articolo 12, comma 1. Agli incroci regolati, gli agenti del traffico provvederanno a concedere immediatamente la via libera ai veicoli suddetti.

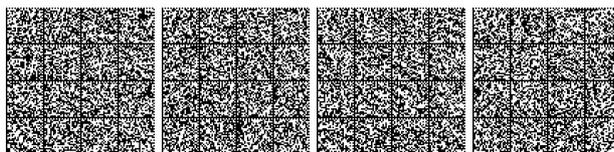
2. I conducenti dei veicoli di cui al comma 1, nell'espletamento di servizi urgenti di istituto, qualora usino congiuntamente il dispositivo acustico supplementare di allarme e quello di segnalazione visiva a luce lampeggiante blu, non sono tenuti a osservare gli obblighi, i divieti e le limitazioni relativi alla circolazione, le prescrizioni della segnaletica stradale e le norme di comportamento in genere, ad eccezione delle segnalazioni degli agenti del traffico e nel rispetto comunque delle regole di comune prudenza e diligenza.

3. Chiunque si trovi sulla strada percorsa dai veicoli di cui al comma 1, o sulle strade adiacenti in prossimità degli sbocchi sulla prima, appena udito il segnale acustico supplementare di allarme, ha l'obbligo di lasciare libero il passo e, se necessario, di fermarsi. È vietato seguire da presso tali veicoli avvantaggiandosi nella progressione di marcia.

3-bis. *Nelle situazioni di cui all'articolo 43, comma 5-*bis, *è vietato il sorpasso dei veicoli impiegati nella procedura di rallentamento graduale della marcia dei veicoli e di eventuale regolazione del flusso veicolare di cui al medesimo comma 5-*bis. *Nelle medesime situazioni di cui al primo periodo, i conducenti dei veicoli che seguono devono rallentare gradualmente, attivare la segnalazione luminosa di pericolo di cui all'articolo 151, comma 1, lettera* f), *e osservare le eventuali prescrizioni imposte dai soggetti di cui all'articolo 12, commi 1, 2, 3 e 3-*bis, *impiegati nella procedura di cui all'articolo 43, comma 5-*bis.

4. Chiunque, al di fuori dei casi di cui al comma 1, fa uso dei dispositivi supplementari ivi indicati è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 87 ad euro 344.

5. Chiunque viola le disposizioni del comma 3 è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 42 ad euro 173.

5-bis. *Chiunque viola le disposizioni del comma 3-bisè soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 167 a euro 665. Alle violazioni di cui al presente comma consegue la*

sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da uno a tre mesi, ai sensi del capo I, sezione II, del titolo VI. Se le violazioni sono commesse da un conducente in possesso della patente di guida da meno di tre anni, la durata della sospensione è da tre a sei mesi.».

Note all'art. 21:

— Per i riferimenti all'articolo 41 del citato decreto legislativo 30 aprile 30 aprile 1992 n. 285 come modificato dalla presente legge, si veda nelle note all'art. 18.

Note all'art. 22:

— Per i riferimenti all'articolo 143 del citato decreto legislativo 30 aprile 1992 n. 285, come modificato dalla presente legge, si veda nelle note all'articolo 15.

— Si riporta il testo dell'articolo 176, comma 9, e 20 del citato decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come modificato dalla presente legge:

«Art. 176 *(Comportamenti durante la circolazione sulle autostrade e sulle strade extraurbane principali). — Omissis*

9. Nelle autostrade con carreggiate a tre o più corsie, salvo diversa segnalazione, è vietato ai conducenti di veicoli adibiti al trasporto merci, la cui massa a pieno carico supera le 5 t, ed ai conducenti di veicoli o complessi veicolari di lunghezza totale superiore ai 7 m di impegnare altre corsie all'infuori delle due più vicine al bordo destro della carreggiata. *Nei tratti autostradali in cui vige il divieto di sorpasso di cui all'articolo 148, comma 14, qualunque sia il numero di corsie per carreggiata e salva diversa segnalazione, ai conducenti di veicoli per cui vale il predetto divieto è fatto obbligo di impegnare unicamente la corsia più vicina al margine destro della carreggiata.*

Omissis.».

«Art. 20 *(Occupazione della sede stradale)*. — 1. Sulle strade di tipo *A)*, *B)*, *C)* e *D)* è vietata ogni tipo di occupazione della sede stradale, ivi compresi fiere e mercati, con veicoli, baracche, tende e simili; sulle strade di tipo *E)* ed *F)* l'occupazione della carreggiata può essere autorizzata a condizione che venga predisposto un itinerario alternativo per il traffico ovvero, nelle zone di rilevanza storico-ambientale, a condizione che essa non determini intralcio alla *circolazioneo pregiudizio della sicurezza stradale*.

2. L'ubicazione di chioschi, edicole od altre installazioni, anche a carattere provvisorio, non è consentita, fuori dei centri abitati, sulle fasce di rispetto previste per le recinzioni dal regolamento.

3. Nei centri abitati, ferme restando le limitazioni e i divieti di cui agli articoli ed ai commi precedenti, l'occupazione di marciapiedi da parte di chioschi, edicole od altre installazioni può essere consentita fino ad un massimo della metà della loro larghezza, purché in adiacenza ai fabbricati e sempre che rimanga libera una zona per la circolazione dei pedoni larga non meno di 2 m. Le occupazioni non possono comunque ricadere all'interno dei triangoli di visibilità delle intersezioni, di cui all'art. 18, comma 2. Nelle zone di rilevanza storico-ambientale, ovvero quando sussistano particolari caratteristiche geometriche della strada, è ammessa l'occupazione dei marciapiedi a condizione che sia garantita una zona adeguata per la circolazione dei pedoni e delle persone con limitata o impedita capacità motoria.

4. Chiunque occupa abusivamente il suolo stradale, ovvero, avendo ottenuto la concessione, non ottempera alle relative prescrizioni, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una sommada € 173 a € 694.

5. La violazione di cui ai commi 2, 3 e 4 importa la sanzione amministrativa accessoria dell' obbligo per l'autore della violazione stessa di rimuovere le opere abusive a proprie spese, secondo le norme del capo I, sezione II, del titolo VI.

Note all'art. 23:

— Per i riferimenti all'articolo 7 del citato decreto legislativo 30 aprile 1992 n. 285, come modificato dalla presente legge, si veda nelle note all'articolo 15.

— Si riporta il testo dell'articolo 42 e 188 del citato decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come modificato dalla presente legge.

«Art. 42 *(Segnali complementari)*. — 1. I segnali complementari sono destinati ad evidenziare o rendere noto:

a) il tracciato stradale;

b) particolari curve e punti critici;

c) ostacoli posti sulla carreggiata o ad essa adiacenti.

2. *Sono altresì segnali complementari i dispositivi e gli interventi sull'infrastruttura stradale che comunque contengono un elemento di segnalamento, destinati a impedire la sosta, a moderare il traffico o a rallentare la velocità dei veicoli.*

3. Il regolamento stabilisce forme, dimensioni, colori e simboli dei segnali complementari, le loro caratteristiche costruttive e le modalità di impiego e di apposizione.».

«Art. 188 *(Circolazione e sosta dei veicoli al servizio di persone invalide)*. — 1.Per la circolazione e la sosta dei veicoli al servizio delle persone invalide gli enti proprietari della strada sono tenuti ad allestire e mantenere apposite strutture, nonché la segnaletica necessaria, per consentire ed agevolare la mobilità di esse, secondo quanto stabilito nel regolamento.

2. I soggetti legittimati ad usufruire delle strutture di cui al comma 1 sono autorizzati dal sindaco del comune di residenza nei casi e con limiti determinati dal regolamento e con le formalità nel medesimo indicate.

3. I veicoli al servizio di persone invalide autorizzate a norma del comma 2 non sono tenuti all'obbligo del rispetto dei limiti di tempo se lasciati in sosta nelle aree di parcheggio a tempo determinato.

3-*bis*. *Ai veicoli al servizio di persone con disabilità titolari del contrassegno speciale ai sensi dell'articolo 381, comma 2, del regolamento, fermi restando gli stalli ad essi riservati, è consentito sostare gratuitamente nelle aree di sosta o parcheggio a pagamento.*

4. Chiunque usufruisce delle strutture di cui al comma 1, senza avere l'autorizzazione prescritta dal comma 2 o ne faccia uso improprio, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 168 ad euro 672.

5. Chiunque usa delle strutture di cui al comma 1, pur avendone diritto, ma non osservando le condizioni ed i limiti indicati nell'autorizzazione prescritta dal comma 2 è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 87 ad euro 344.».

— Si riporta l'articolo 1, comma 1-*ter*, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante: «Disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezzadelle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali», pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 217 del 10 settembre 2021, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2021, n. 156 pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 267 del 9 novembre del 2021:

«Art. 1 *(Disposizioni urgenti per la sicurezza della circolazione dei veicoli e di specifiche categorie di utenti). — Omissis*

1-*ter*. Il comma 3-*bis* dell'articolo 188 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, introdotto dal comma 1, lettera *f)*, numero 01), del presente articolo, si applica a decorrere dal 1° gennaio 2022. Nell'eventualità in cui dall'attuazione del comma 1, lettera *f)*, derivino minori entrate per il bilancio degli enti locali, attestate dall'organo competente, gli enti stessi provvedono a rivedere le tariffe per la sosta o il parcheggio nelle aree a pagamento, al solo ed esclusivo fine di compensare le predette minori entrate.

Omissis.».

Note all'art. 24:

— Per i riferimenti all'articolo 7 del citato decreto legislativo 30 aprile 1992 n. 285, come modificato dalla presente legge, si veda nelle note all'articolo 15.

— Si riporta il testo dell'articolo 158 del citato decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come modificato dalla presente legge:

«Art. 158 *(Divieto di fermata e di sosta dei veicoli)*. — 1. La fermata e la sosta sono vietate:

a) in corrispondenza o in prossimità dei passaggi a livello e sui binari di linee ferroviarie o tramviarie o così vicino ad essi da intralciarne la marcia;

b) nelle gallerie, nei sottovia, sotto i sovrapassaggi, sotto i fornici e i portici, salvo diversa segnalazione;

c) sui dossi e nelle curve e, fuori dei centri abitati e sulle strade urbane di scorrimento, anche in loro prossimità;

d) in prossimità e in corrispondenza di segnali stradali verticali e semaforici in modo da occultarne la vista, nonché in corrispondenza dei segnali orizzontali di preselezione e lungo le corsie di canalizzazione;

e) fuori dei centri abitati, sulla corrispondenza e in prossimità delle aree di intersezione;

f) nei centri abitati, sulla corrispondenza delle aree di intersezione e in prossimità delle stesse a meno di 5 metri dal prolungamento del bordo più vicino della carreggiata trasversale, salvo diversa segnalazione;

g) sui passaggi e attraversamenti pedonali e sui passaggi per ciclisti, nonché sulle piste ciclabili e agli sbocchi delle medesime;

h) sui marciapiedi, salvo diversa segnalazione;

h-bis) negli spazi riservati alla fermata e alla sosta dei veicoli elettrici;

h-ter) negli spazi riservati alla ricarica dei veicoli elettrici.

Tale divieto è previsto anche per i veicoli elettrici che non effettuano l'operazione di ricarica o che permangono nello spazio di ricarica oltre un'ora dopo il completamento della fase di ricarica.

Tale limite temporale non trova applicazione dalle ore 23,00 alle ore 7,00, a eccezione dei punti di ricarica di potenza elevata di cui all'articolo 2, comma 1, lettera *e)*, del decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257

2. La sosta di un veicolo è inoltre vietata:

a) allo sbocco dei passi carrabili;

b) dovunque venga impedito di accedere ad un altro veicolo regolarmente in sosta, oppure lo spostamento di veicoli in sosta;

c) in seconda fila, salvo che si tratti di veicoli a due ruote;

d) negli spazi riservati allo stazionamento e alla fermata degli autobus, dei filobus e dei veicoli circolanti su rotaia e, ove questi non siano delimitati, a una distanza dal segnale di fermata inferiore a 15 m, nonché negli spazi riservati allo stazionamento dei veicoli in servizio di piazza;

d-bis) negli spazi riservati allo stazionamento e alla fermata dei veicoli adibiti al trasporto scolastico;

e) sulle aree destinate al mercato e ai veicoli per il carico e lo scarico di cose, nelle ore stabilite;

f) sulle banchine, salvo diversa segnalazione;

g) negli spazi riservati alla fermata o alla sosta dei veicoli per persone invalide di cui all'art. 188 e in corrispondenza degli scivoli o dei raccordi tra i marciapiedi, rampe o corridoi di transito e la carreggiata utilizzati dagli stessi veicoli;

g-bis) negli spazi riservati alla sosta dei veicoli a servizio delle donne in stato di gravidanza o di genitori con un bambino di età non superiore a due anni muniti di permesso rosa;

h) nelle corsie o carreggiate riservate ai mezzi pubblici;

i) nelle aree pedonali urbane;

l) nelle zone a traffico limitato per i veicoli non autorizzati;

m) negli spazi asserviti ad impianti o attrezzature destinate a servizi di emergenza o di igiene pubblica indicati dalla apposita segnaletica;

n) davanti ai cassonetti dei rifiuti urbani o contenitori analoghi;

o) limitatamente alle ore di esercizio, in corrispondenza dei distributori di carburante ubicati sulla sede stradale ed in loro prossimità sino a 5 m prima e dopo le installazioni destinate all'erogazione;

o-bis) nelle aree riservate ai veicoli per il carico e lo scarico di merci, nelle ore stabilite.

3. Nei centri abitati è vietata la sosta dei rimorchi quando siano staccati dal veicolo trainante, salvo diversa segnalazione.

4. Durante la sosta e la fermata il conducente deve adottare le opportune cautele atte a evitare incidenti ed impedire l'uso del veicolo senza il suo consenso.

*4-*bis.*Chiunque viola le disposizioni del comma 2, lettera* g)*, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 165 a euro 660 per i ciclomotori e i motoveicoli a due ruote e da euro 330 a euro 990 per i restanti veicoli.*

5. Chiunque viola le disposizioni del comma 1, lettere a), b), c), d), e), g), h), h-bis*)e*h-ter*), e del comma 2, letterai), è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 41 a euro 168 per i ciclomotori e i motoveicoli a due ruote e da euro 87 a euro 344 per i restanti veicoli.*

*5-*bis. *Chiunque viola le disposizioni del comma 1, lettera* f)*, e del comma 2, lettere* d) *e* h)*, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 87 a euro 328 per i ciclomotori e i motoveicoli a due ruote e da euro 165 a euro 660 per i restanti veicoli.*

6. Chiunque viola le altre disposizioni del presente articolo è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da € 25 a € 100 per i ciclomotori e i motoveicoli a due ruote e da € 42 a € 173 per i restanti veicoli.

7. Le sanzioni di cui al presente articolo si applicano per ciascun giorno di calendario per il quale si protrae la violazione.».

Note all'art. 25:

— Si riporta il testo dell'articolo 6 del citato decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come modificato dalla presente legge:

«Art. 6 *(Regolamentazione della circolazione fuori dei centri abitati)*. — 1. Il prefetto, per motivi di sicurezza pubblica o inerenti alla sicurezza della circolazione, di tutela della salute, nonché per esigenze di carattere militare può, conformemente alle direttive del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sospendere temporaneamente la circolazione di tutte o di alcune categorie di utenti sulle strade o su tratti di esse. Il prefetto, inoltre, nei giorni festivi o in particolari altri giorni fissati con apposito calendario, da emanarsi con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, può vietare la circolazione di veicoli adibiti al trasporto di cose. Nel regolamento sono stabilite le condizioni e le eventuali deroghe.

1-*bis*. Nei casi in cui risulti necessario limitare le emissioni derivanti dal traffico veicolare in relazione ai livelli delle sostanze inquinanti nell'aria, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, nell'ambito delle rispettive competenze, sentiti il prefetto o i prefetti competenti per territorio limitatamente agli aspetti di sicurezza della circolazione stradale e gli enti proprietari o gestori dell'infrastruttura stradale, possono disporre riduzioni della velocità di circolazione dei veicoli, anche a carattere permanente, sulle strade extraurbane di cui all'articolo 2, comma 2, lettere A e B, limitatamente ai tratti stradali che attraversano centri abitati ovvero che sono ubicati in prossimità degli stessi.

1-*ter*. L'ente proprietario o gestore dell'infrastruttura stradale provvede a rendere noti all'utenza i provvedimenti adottati ai sensi del comma 1-*bis* in conformità a quanto previsto dall'articolo 5, comma 3, e con le modalità di cui al comma 5.

1-*quater*. Il controllo della velocità nelle aree individuate ai sensi del comma 1-*bis* può essere effettuato ai sensi dell'articolo 201, comma 1-*bis*, lettera *f)*.

1-*quinquies*. Chiunque non osserva i limiti di velocità stabiliti con i provvedimenti di cui al comma 1-*bis* è soggetto alle sanzioni di cui all'articolo 142.

*1-*sexies. *Per straordinarie e motivate esigenze connesse alla tutela di particolari ambiti di rilevanza culturale, paesaggistica o naturalistica tutelati dall'UNESCO, comunque per periodi non superiori a cinque mesi all'anno, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano e gli enti proprietari e gestori delle infrastrutture stradali interessate, per quanto di competenza, possono istituire zone a traffico limitato territoriali. Le disposizioni di cui al primo periodo non si applicano alle strade di tipo A e B di cui all'articolo 2 eventualmente ricadenti nelle zone a traffico limitato territoriali, né alle strade o zone in ambito urbano qualora per esse sia adottata una disciplina più restrittiva ai sensi dell'articolo 7. Le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano definiscono la perimetrazione e i criteri delle zone a traffico limitato territoriali, verificando che l'istituzione della zona a traffico limitato assicuri adeguate condizioni di circolazione e di sicurezza stradale anche sulla rete viaria esterna alle predette zone. La proposta di istituzione della zona a traffico limitato è adottata sentiti il prefetto o i prefetti competenti per territorio, limitatamente agli aspetti riguardanti la sicurezza della circolazione stradale. Gli enti proprietari delle strade interessate provvedono all'apposizione della relativa segnaletica e al controllo del rispetto dei divieti e delle limitazioni. L'apposizione della segnaletica non è necessaria nel caso in cui il perimetro della zona a traffico limitato territoriale coincida con i confini di una o più regioni, province o comuni, a condizione che di tale divieto sia data comunicazione con tutti i mezzi di informazione disponibili, con un preavviso di almeno tre mesi rispetto alla data di entrata in vigore, e che i siti internetistituzionali degli enti interessati diano informazioni sulla durata del divieto per l'intero periodo. Il controllo della circolazione in tali zone può essere effettuato mediante i sistemi di controllo automatico degli accessi, di cui all'articolo 201, comma 1-*bis*, lettera* g).

2. Il prefetto stabilisce, anno per anno, le opportune prescrizioni per il transito periodico di armenti e di greggi determinando, quando occorra, gli itinerari e gli intervalli di tempo e di spazio.

3.

4. L'ente proprietario della strada può, con l'ordinanza di cui all'art. 5, comma 3:

a) disporre, per il tempo strettamente necessario, la sospensione della circolazione di tutte o di alcune categorie di utenti per motivi di incolumità pubblica ovvero per urgenti e improrogabili motivi attinenti alla tutela del patrimonio stradale o ad esigenze di carattere tecnico;

b) stabilire obblighi, divieti e limitazioni di carattere temporaneo o permanente per ciascuna strada o tratto di essa, o per determinate categorie di utenti, in relazione alle esigenze della circolazione o alle caratteristiche strutturali delle strade, con particolare riguardo a quelle che attraversano siti inseriti nella lista del patrimonio mondiale dell'Organizzazione delle Nazioni Unite per l'educazione, la scienza e la cultura (UNESCO);

c) riservare corsie, anche protette, a determinate categorie di veicoli, anche con guida di rotaie, o a veicoli destinati a determinati usi;

d) vietare o limitare o subordinare al pagamento di una somma il parcheggio o la sosta dei veicoli;

e) prescrivere che i veicoli siano muniti ovvero abbiano a bordo mezzi antisdrucciolevoli o pneumatici invernali idonei alla marcia su neve o su ghiaccio;

f) vietare temporaneamente la sosta su strade o tratti di strade per esigenze di carattere tecnico o di pulizia, rendendo noto tale divieto con i prescritti segnali non meno di quarantotto ore prima ed eventualmente con altri mezzi appropriati;

f-bis).

5. Le ordinanze di cui al comma 4 sono emanate:

a) per le strade e le autostrade statali, dal capo dell'ufficio periferico dell'A.N.A.S. competente per territorio;

b) per le strade regionali, dal Presidente della Giunta;

c) per le strade provinciali, dal Presidente della provincia;

d) per le strade comunali e le strade vicinali, dal Sindaco;

e) Abrogata

6. Per le strade e le autostrade in concessione, i poteri dell'ente proprietario della strada sono esercitati dal concessionario, previa comunicazione dall'ente concedente. In caso di urgenza, i relativi provvedimenti possono essere adottati anche senza la preventiva comunicazione al concedente, che può revocare gli stessi.

7. Nell'ambito degli aeroporti aperti al traffico aereo civile e nelle aree portuali, la competenza a disciplinare la circolazione delle strade interne aperte all'uso pubblico è riservata rispettivamente al direttore della circoscrizione aeroportuale competente per territorio e al comandante di porto capo di circondario *o al Presidente dell'Autorità di sistema portuale, ove istituita*, i quali vi provvedono a mezzo di ordinanze, in conformità alle norme del presente codice. Nell'ambito degli aeroporti ove le aerostazioni siano affidate in gestione a enti o società, il potere di ordinanza viene esercitato dal direttore della circoscrizione aeroportuale competente per territorio, sentiti gli enti e le società interessati.

*8. Le autorità che hanno disposto la sospensione o la limitazione della circolazione di cui ai commi 1, 1-*sexies *e 4, lettere* a) *e* b)*, possono accordare, per esigenze gravi e indifferibili o per accertate necessità, deroghe o permessi, subordinati a speciali condizioni e cautele. L'accesso alle zone a traffico limitato per le categorie autorizzate non può in ogni caso essere a titolo oneroso. Per la gestione di eventuali deroghe ai divieti e alle limitazioni possono essere utilizzati dispositivi telematici installati sui veicoli, le cui caratteristiche sono definite con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'interno, previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281.*

9. Tutte le strade statali sono a precedenza, salvo che l'autorità competente disponga diversamente in particolari intersezioni in relazione alla classifica di cui all'art. 2, comma 2. Sulle altre strade o tratti di strade la precedenza è stabilita dagli enti proprietari sulla base della classificazione di cui all'art. 2, comma 2. In caso di controversia decide, con proprio decreto, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. La precedenza deve essere resa nota con i prescritti segnali da installare a cura e spese dell'ente proprietario della strada che ha la precedenza.

10. L'ente proprietario della strada a precedenza, quando la intensità o la sicurezza del traffico lo richiedano, può, con ordinanza, prescrivere ai conducenti l'obbligo di fermarsi prima di immettersi sulla strada a precedenza.

11. Quando si tratti di due strade entrambe a precedenza, appartenenti allo stesso ente, l'ente deve stabilire l'obbligo di dare la precedenza ovvero anche l'obbligo di arrestarsi all'intersezione; quando si tratti di due strade a precedenza appartenenti a enti diversi, gli obblighi suddetti devono essere stabiliti di intesa fra gli enti stessi. Qualora l'accordo non venga raggiunto, decide con proprio decreto il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti

12. Chiunque non ottempera ai provvedimenti di sospensione della circolazione emanati a norma dei commi 1 e 3 è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 173 ad euro 694. Se la violazione è commessa dal conducente di un veicolo adibito al trasporto di cose, la sanzione amministrativa è del pagamento di una somma da euro 430 ad euro 1.731. In questa ultima ipotesi dalla violazione consegue la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida per un periodo da uno a quattro mesi, nonché della sospensione della carta di circolazione del veicolo per lo stesso periodo ai sensi delle norme di cui al capo I, sezione II, del titolo VI.

12-bis*. Chiunque non ottempera ai provvedimenti di sospensione adottati ai sensi del comma 1-sexies è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 87 a euro 344.*

13. Chiunque viola le prescrizioni di cui al comma 2 è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 26 ad euro 102

14. Chiunque viola gli altri obblighi, divieti e limitazioni previsti nel presente articolo è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 87 ad euro 344.

Nei casi di sosta vietata la sanzione amministrativa è del pagamento di una somma da euro 42 ad euro 173; qualora la violazione si prolunghi oltre le ventiquattro ore, la sanzione amministrativa pecuniaria è applicata per ogni periodo di ventiquattro ore per il quale si protrae la violazione.

15. Nelle ipotesi di violazione del comma 12 l'agente accertatore intima al conducente di non proseguire il viaggio finché non spiri il termine del divieto di circolazione; egli deve, quando la sosta nel luogo in cui è stata accertata la violazione costituisce intralcio alla circolazione, provvedere a che il veicolo sia condotto in un luogo vicino in cui effettuare la sosta. Di quanto sopra è fatta menzione nel verbale di contestazione. Durante la sosta la responsabilità del veicolo e del relativo carico rimane al conducente. Se le disposizioni come sopra impartite non sono osservate, la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente è da due a sei mesi.».

Note all'art. 26:

— Si riporta il testo dell'articolo 27 della legge 24 novembre 1981, n. 689 recante: «Modifiche al sistema penale», come modificato dalla presente legge:

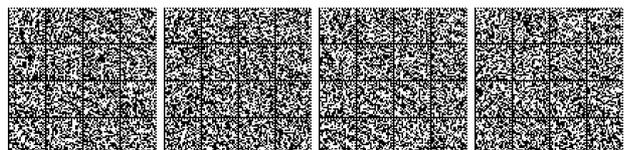
«Art. 27 *(Esecuzione forzata)*. — Salvo quanto disposto nell'ultimo comma dell'articolo 22, decorso inutilmente il termine fissato per il pagamento, l'autorità che ha emesso l'ordinanza-ingiunzione procede alla riscossione delle somme dovute in base alle norme previste per la esazione delle imposte dirette, trasmettendo il ruolo all'intendenza di finanza che lo dà in carico all'esattore per la riscossione in unica soluzione, senza l'obbligo del non riscosso come riscosso.

È competente l'intendenza di finanza del luogo ove ha sede l'autorità che ha emesso l'ordinanza-ingiunzione.

Gli esattori, dopo aver trattenuto l'aggio nella misura ridotta del 50 per cento rispetto a quella ordinaria e comunque non superiore al 2 per cento delle somme riscosse, effettuano il versamento delle somme medesime ai destinatari dei proventi.

Le regioni possono avvalersi anche delle procedure previste per la riscossione delle proprie entrate.

Se la somma è dovuta in virtù di una sentenza o di un decreto penale di condanna ai sensi dell'articolo 24, si procede alla riscossione con l'osservanza delle norme sul recupero delle spese processuali.

Salvo quanto previsto nell'art. 26, in caso di ritardo nel pagamento la somma dovuta è maggiorata di un decimo per ogni semestre a decorrere da quello in cui la sanzione è divenuta esigibile e fino a quello in cui il ruolo è trasmesso all'esattore. *Per le sanzioni amministrative per violazione delle disposizioni del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, la maggiorazione non può comunque essere superiore ai tre quinti dell'importo della sanzione.*

La maggiorazione assorbe gli interessi eventualmente previsti dalle disposizioni vigenti.

Le disposizioni relative alla competenza dell'esattore si applicano fino alla riforma del sistema di riscossione delle imposte dirette.».

Note all'art. 27:

— Per i riferimenti all'articolo 7 del citato decreto legislativo 30 aprile 1992 n. 285, come modificato dalla presente legge, si veda nelle note all'articolo 15.

— Si riporta l'articolo 16, comma 1, del citato decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come modificato dalla presente legge.

«Art. 16 *(Fasce di rispetto in rettilineo ed aree di visibilità nelle intersezioni fuori dei centri abitati)*. — 1. Ai proprietari o aventi diritto dei fondi confinanti con le proprietà stradali fuori dei centri abitati è vietato:

a) aprire canali, fossi ed eseguire qualunque escavazione nei terreni laterali alle strade;

b) costruire, ricostruire o ampliare, lateralmente alle strade, edificazioni di qualsiasi tipo e materiale;

c) impiantare alberi lateralmente alle strade, siepi vive o piantagioni ovvero recinzioni.

Il regolamento, in relazione alla tipologia dei divieti indicati, alla classificazione di cui all'art. 2, comma 2, nonché alle strade vicinali, determina le distanze dal confine stradale entro le quali vigono i divieti di cui sopra, prevedendo, altresì, una particolare disciplina per le aree fuori dai centri abitati ma entro le zone previste come edificabili o trasformabili dagli strumenti urbanistici. Restano comunque ferme le disposizioni di cui agli articoli 892 e 893 del codice civile.

1-bis. *Le disposizioni di cui al comma 1 possono essere derogate per le sedi stradali ubicate su ponti, su viadotti o in gallerie, ovvero in presenza di particolari circostanze o di condizioni orografiche. Tali deroghe, anche con riguardo alle diverse tipologie di divieto, sono disciplinate con apposito decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.*

2.In corrispondenza di intersezioni stradali a raso, alle fasce di rispetto indicate nel comma 1, lettere *b)* e *c)*, devesi aggiungere la area di visibilità determinata dal triangolo avente due lati sugli allineamenti delimitanti le fasce di rispetto, la cui lunghezza misurata a partire dal punto di intersezione degli allineamenti stessi sia pari al doppio delle distanze stabilite nel regolamento, e il terzo lato costituito dal segmento congiungente i punti estremi.

3. In corrispondenza e all'interno degli svincoli è vietata la costruzione di ogni genere di manufatti in elevazione e le fasce di rispetto da associare alle rampe esterne devono essere quelle rela- tive alla categoria di strada di minore importanza tra quelle che si intersecano.

4. Chiunque viola le disposizioni del presente articolo e del regolamento è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una sommada € 173 a € 694.

5. La violazione delle suddette disposizioni importa la sanzione amministrativa accessoria dell'obbligo per l'autore della violazione stessa del ripristino dei luoghi a proprie spese, secondo le norme del capo I, sezione II, del titolo VI.».

Note all'art. 28:

— Per i riferimenti all'articolo 6 del citato decreto legislativo 30 aprile 1992 n. 285, come modificato dalla presente legge, si veda nelle note all'articolo 15.

Note all'art. 29:

— Si riporta il testo dell'articolo 57 del citato decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come modificato dalla presente legge:

«Art. 57 *(Macchine agricole)*. — *1. Le macchine agricole sono macchine a ruote o a cingoli destinate a essere impiegate nelle attività di cui all'articolo 2135 del codice civile e nelle attività di gestione forestale e possono, in quanto veicoli, circolare su strada:* a) *per il proprio trasferimento;* b) *per il trasporto, per conto delle aziende agricole e forestali, di prodotti, sostanze di uso agrario e attrezzature destinate all'esecuzione delle attività di cui all'articolo 2135 del codice civile e delle attività di gestione forestale;* c) *per il trasporto di addetti alle lavorazioni nonché, nell'ambito delle attività dirette alla fornitura di beni o servizi ai sensi dell'articolo 2135, terzo comma, del codice civile, per il trasporto di soggetti in visita presso le aziende agricole, interessati a conoscere il contesto ambientale e territoriale in cui si svolgono le attività dell'impresa agricola.* È consentito l'uso delle macchine agricole nelle operazioni di manutenzione e tutela del territorio.

2. Ai fini della circolazione su strada le macchine agricole si distinguono in:

a) SEMOVENTI:

1) trattrici agricole: macchine a motore con o senza piano di carico munite di almeno due assi, prevalentemente atte alla trazione, concepite per tirare, spingere, portare prodotti agricoli e sostanze di uso agrario nonché azionare determinati strumenti, eventualmente equipaggiate con attrezzature portate o semiportate da considerare parte integrante della trattrice agricola;

2) macchine agricole operatrici a due o più assi: macchine munite o predisposte per l'applicazione di speciali apparecchiature per l'esecuzione di operazioni agricole;

3) macchine agricole operatrici ad un asse: macchine guidabili da conducente a terra, che possono essere equipaggiate con carrello separabile destinato esclusivamente al trasporto del conducente. La massa complessiva non può superare 0,7 t compreso il conducente;

b)TRAINATE:

1) macchine agricole operatrici: macchine per l'esecuzione di operazioni agricole e per il trasporto di attrezzature e di accessori funzionali per le lavorazioni meccanico-agrarie, trainabili dalle macchine agricole semoventi ad eccezione di quelle di cui alla lettera *a)*, numero 3);

2) rimorchi agricoli: veicoli destinati al carico e trainabili dalle trattrici agricole; possono eventualmente essere muniti di apparecchiature per lavorazioni agricole; qualora la massa complessiva a pieno carico non sia superiore a 1,5 t, sono considerati parte integrante della trattrice traente.

3. Ai fini della circolazione su strada, le macchine agricole semoventi a ruote pneumatiche o a sistema equivalente non devono essere atte a superare, su strada orizzontale, la velocità di 40 km/h; le macchine agricole a ruote metalliche, semi pneumatiche o a cingoli metallici, purché muniti di sovrapattini, nonché le macchine agricole operatrici ad un asse con carrello per il conducente non devono essere atte a superare, su strada orizzontale, la velocità di 15 km/h.

4. Le macchine agricole di cui alla lettera *a)*, numeri 1 e 2, e di cui alla lettera *b)*, numero 1, possono essere attrezzate con un numero di posti per gli addetti non superiore a tre, compreso quello del conducente; i rimorchi agricoli possono essere adibiti per il trasporto esclusivo degli addetti, purché muniti di idonea attrezzatura non permanente.».

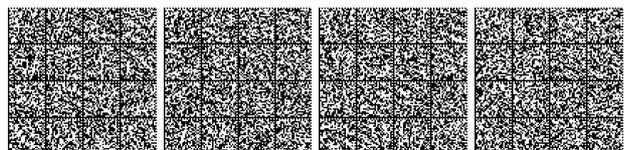
Note all'art. 30:

— Si riporta il testo dell'articolo 84 del citato decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come modificato dalla presente legge:

«Art. 84 *(Locazione senza conducente)*. — 1. Agli effetti del presente articolo un veicolo si intende adibito a locazione senza conducente quando il locatore, dietro corrispettivo, si obbliga a mettere a disposizione del locatario, per le esigenze di quest'ultimo, il veicolo stesso.

2. È ammessa, nell'ambito del trasporto di merci su strada per conto di terzi, l'utilizzazione di autocarri, trattori, rimorchi e semirimorchi, autotreni e autoarticolati locati senza conducente, dei quali risulti locataria un'impresa stabilita in uno Stato membro dell'Unione europea, a condizione che i suddetti veicoli risultino immatricolati o messi in circolazione conformemente alla legislazione di qualsiasi Stato membro.

3. L'impresa italiana iscritta all'albo degli autotrasportatori di cose per conto terzi, in conformità a quanto disposto dalla legge 6 giugno 1974, n. 298, e, se del caso, al Registro elettronico nazionale delle imprese che esercitano la professione di trasportatore su strada di cui all'articolo 16 del regolamento (CE) n. 1071/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009,può utilizzare autocarri, trattori , rimorchi e semirimorchi, autotreni ed autoarticolati, acquisiti in disponibilità mediante contratto di locazione e di proprietà di impresa avente sede in uno Stato membro dell'Unione europea, incluse le imprese di autotrasporto di cose per conto di terzi o di locazione senza conducente regolarmente abilitate.

3-bis. *L'impresa autorizzata all'esercizio dell'attività di trasporto di persone su strada può utilizzare autobus locati senza conducente sulla base di un contratto di locazione stipulato con un'impresa locatrice stabilita in uno Stato membro dell'Unione europea, a condizione che i suddetti veicoli risultino immatricolati o messi in circolazione conformemente alla legislazione di qualsiasi Stato membro.*

4. Possono essere destinati alla locazione senza conducente:

a) i veicoli ad uso speciale, la cui massa complessiva a pieno carico non sia superiore a 6 t;

b) i veicoli destinati al trasporto di cose;

b-*bis*) i veicoli, aventi al massimo nove posti compreso quello del conducente, destinati al trasporto di persone, i veicoli per il trasporto promiscuo, gli autocaravan, le caravan e i rimorchi destinati al trasporto di attrezzature turistiche e sportive;

b-ter*) i veicoli, aventi più di nove posti compreso quello del conducente, destinati al trasporto di persone.*

4-*bis*. L'utilizzo in conto proprio dei veicoli destinati al trasporto di cose di cui al comma 4, lettera *b)*, è ammesso qualora gli stessi abbiano massa complessiva a pieno carico non superiore a 6 t.

4-*ter*. L'utilizzazione di veicoli in locazione senza conducente di cui ai commi 2 e 3 è consentita a condizione che:

a) il contratto di locazione preveda unicamente la messa a disposizione del veicolo senza conducente e non sia abbinato a un contratto di servizio concluso con la stessa impresa e riguardante il personale di guida o di accompagnamento;

b) il veicolo locato sia esclusivamente a disposizione dell'impresa che lo utilizza, per la durata del contratto di locazione;

c) il veicolo locato sia guidato dal personale proprio dell'impresa che lo utilizza.

4-*quater*.Al fine del rispetto delle condizioni di cui al comma 4-*ter* è necessario il possesso, a bordo del veicolo oggetto del contratto di locazione, della seguente documentazione in formato cartaceo o elettronico:

a) contratto di locazione o estratto autenticato del medesimo contratto;

b) qualora non sia il conducente a locare il veicolo, contratto di lavoro del conducente o estratto autenticato del medesimo contratto.

4-*quinquies*. I documenti di cui al comma 4-*quater*, lettere *a)* e *b)*, possono eventualmente essere sostituiti da un documento equivalente secondo le disposizioni vigenti

5. Per i veicoli destinati a locazione senza conducente di cui al comma 4, la carta di circolazione è rilasciata alle imprese che esercitano l'attività in conformità a quanto previsto dall'articolo 1 del regolamento di cui aldecreto del Presidente della Repubblica 19 dicembre 2001, n. 481

6. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, con decreto adottato di concerto con il Ministro dell'interno, può stabilire eventuali ulteriori criteri limitativi, nonché le modalità per il rilascio della carta di circolazione e per l'utilizzo dei veicoli di cui ai commi 2 e 3.

7. Fuori dei casi indicati dai commi 2, 3 e 3-*bis*, chiunque adibisce a locazione senza conducente un veicolo non destinato a tale uso è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 430 a euro 1.731 se si tratta di autoveicoli o rimorchi ovvero da euro 42 a euro 173 se si tratta di altri veicoli. Alle stesse sanzioni soggiace chiunque circola con un veicolo adibito a locazione senza conducente e non destinato a tale uso.

7-*bis*. Chiunque utilizza un veicolo in locazione senza conducente di cui ai commi 2 e 3 senza rispettare le condizioni di cui al comma 4-*ter* è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 430 a euro 1.731

8. Alle violazioni di cui ai commi 7 e 7-*bis* consegue la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della carta di circolazione per un periodo da due a otto mesi, secondo le norme del capo I, sezione II, del titolo VI.».

Note all'art. 31:

— Il Regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio del 15 marzo 2006 relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e che modifica i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 3821/85 e (CE) n. 2135/98 e abroga il regolamento (CEE) n. 3820/85 del Consiglio è pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione europea dell'11 arile 2026, L102.

— Si riporta il testo dell'articolo 179, comma 1, del citato decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285:

«Art. 179 *(Cronotachigrafo e limitatore di velocità)*. — 1. Nei casi previsti dal regolamento (CEE) n. 3821/85 e successive modificazioni, i veicoli devono circolare provvisti di cronotachigrafo, con le caratteristiche e le modalità d'impiego stabilite nel regolamento stesso. Nei casi e con le modalità previste dalle direttive comunitarie, i veicoli devono essere dotati altresì di limitatore di velocità.

Omissis.».

Note all'art. 32:

—Si riporta il testo dell'articolo 1 del decreto-legge 12 settembre 2023, n. 121 recante: "Misure urgenti in materia di pianificazione della qualità dell'aria e limitazioni della circolazione stradale", pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 213 del 12 settembre 2023, convertito con modificazioni dalla L. 6 novembre 2023, n. 155, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 264 dell'11 novembre 2023, come modificato dalla presente legge:

«Art. 1 *(Misure in materia di pianificazione della qualità dell'aria e limitazioni della circolazione stradale)*. — 1. Al fine di assicurare l'esecuzione delle sentenze della Corte di Giustizia dell'Unione europea del 10 novembre 2020 nella causa C-644/18 e del 12 maggio 2022 nella causa C-573/19, le regioni Piemonte, Lombardia, Veneto e Emilia-Romagna provvedono, entro dodici mesi dalla data di entrata in vigore del presente decreto, ad aggiornare i rispettivi piani di qualità dell'aria, modificando ove necessario i relativi provvedimenti attuativi, alla luce dei risultati prodotti dalle iniziative già assunte per la riduzione delle emissioni inquinanti, nonché di quanto previsto dal comma 2.

2. Nelle more dell'aggiornamento di cui al comma 1, le regioni possono disporre la limitazione strutturale della circolazione stradale, nel periodo compreso tra il 1° ottobre di ciascun anno e il 31 marzo dell'anno successivo, delle autovetture e dei veicoli commerciali di categoria N1, N2 e N3 ad alimentazione diesel di categoria "Euro 5", esclusivamente a far data dal 1° ottobre 2024. Con il provvedimento con cui si dispone la limitazione della circolazione stradale, si indicano e si motivano le relative deroghe, fermo restando che le regioni escludono dalle limitazioni previste dal presente comma i veicoli ricadenti nelle categorie esplicitamente esentate dai divieti di circolazione di cui ai decreti adottati ai sensi dell'articolo 6, comma 1, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285. La limitazione di cui al primo periodo si applica in via prioritaria alla circolazione stradale nelle aree urbane dei comuni con popolazione superiore a 30.000 abitanti presso i quali opera un adeguato servizio di trasporto pubblico locale, ricadenti in zone nelle quali risulta superato uno o più dei valori limite del materiale particolato PM10 o del biossido di azoto NO2. A decorrere dal 1° ottobre 2025, la limitazione strutturale alla circolazione delle autovetture e dei veicoli commerciali di categoria N1, N2 e N3 ad alimentazione diesel di categoria "Euro 5" è inserita nei piani di qualità dell'aria delle Regioni di cui al comma 1, che adottano i relativi provvedimenti attuativi nel rispetto di quanto previsto dal secondo e dal terzo periodo del presente comma.

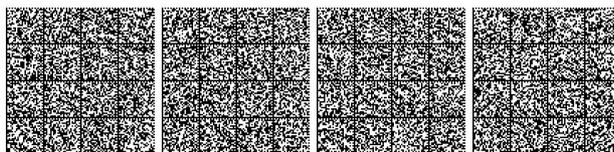
2-*bis*. Le regioni di cui al comma 1 possono esentare dalle limitazioni alla circolazione le autovetture e i veicoli commerciali di categoria N1, N2 e N3 a partire dalla categoria "Euro 3" monofuel o bifuel alimentati con i carburanti alternativi individuati nell'articolo 2, comma 1, lettera *a)*, del decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257.

*2-*ter. *Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica, da adottare entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, sono individuate modalità agevolate di accesso dei veicoli di interesse storico e collezionistico, di cui all'articolo 60 del codice di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, alle aree soggette alle limitazioni della circolazione di cui al comma 2 del presente articolo.*

3. Dall'attuazione del presente decreto non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Le Amministrazioni pubbliche interessate vi provvedono con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.».

Note all'art. 33:

— Si riporta l'articolo 8 del citato decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come modificato dalla presente legge.

«Art. 8 *(Circolazione nelle piccole isole)*. — 1. Nelle piccole isole, dove si trovino comuni dichiarati di soggiorno o di cura, qualora la rete stradale extraurbana non superi 50 chilometri e le difficoltà ed i pericoli del traffico automobilistico siano particolarmente intensi, *il presidente della regione territorialmente competente, sentita la prefettura-ufficio territoriale del Governo* e i comuni interessati, può, con proprio decreto, vietare che, nei mesi di più intenso movimento turistico, i veicoli appartenenti a persone non facenti parte della popolazione stabile

siano fatti affluire e circolare nell'isola. Con medesimo provvedimento possono essere stabilite deroghe al divieto a favore di determinate categorie di veicoli e di utenti.

2. Chiunque viola gli obblighi, i divieti e le limitazioni previsti dal presente articolo è punito con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 430 ad euro 1.731.».

Note all'art. 34:

— Si riporta il testo dell'articolo 56 del citato decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come modificato dalla presente legge:

«Art. 56 *(Rimorchi)*. — 1. Ad eccezione di quanto stabilito dal comma 1, lettera *e)* e dal comma 2 dell'articolo 53, i rimorchi sono veicoli destinati ad essere trainati dagli autoveicoli di cui al comma 1 dell'art. 54 e dai filoveicoli di cui all'art. 55, con esclusione degli autosnodati.

2. I rimorchi si distinguono in:

a) rimorchi per trasporto di persone, limitatamente ai rimorchi con almeno due assi ed ai semirimorchi;

b) rimorchi per trasporto di cose;

c) rimorchi per trasporti specifici, caratterizzati ai sensi della lettera *f)* dell'art. 54;

d) rimorchi ad uso speciale, caratterizzati ai sensi delle lettere *g)* e *h)* dell'art. 54;

e) caravan: rimorchi ad un asse o a due assi posti a distanza non superiore ad un metro, aventi speciale carrozzeria ed attrezzati per essere adibiti ad alloggio esclusivamente a veicolo fermo;

f) rimorchi per trasporto di attrezzature turistiche e sportive: rimorchi ad un asse o a due assi posti a distanza non superiore ad un metro, muniti di specifica attrezzatura atta al trasporto di attrezzature turistiche e sportive, quali imbarcazioni, alianti od altre.

3. I semirimorchi sono veicoli costruiti in modo tale che una parte di essi si sovrapponga all'unità motrice e che una parte notevole della sua massa o del suo carico sia sopportata da detta motrice.

4. I carrelli appendice a non più di due ruote destinati al trasporto di bagagli, attrezzi e simili, e trainabili da *motoveicoli di cui all'articolo 53 e da* autoveicoli di cui all'art. 54, comma 1, esclusi quelli indicati nelle lettere *h)*, *i)* ed *l)*, si considerano parti integranti di questi purché rientranti nei limiti di sagome e di massa previsti dagli articoli 61 e 62 e dal regolamento.».

Note all'art. 35:

— Si riporta il testo dell'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281 recante: «Definizione ed ampliamento delle attribuzioni della Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e Bolzano ed unificazione, per le materie ed i compiti di interesse comune delle regioni, delle province e dei comuni, con la Conferenza Stato-città ed autonomie locali», pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 202 del 30 agosto 1997:

«Art. 8. *(Conferenza Stato-città ed autonomie locali e Conferenza unificata)*. — 1. La Conferenza Stato-città ed autonomie locali è unificata per le materie ed i compiti di interesse comune delle regioni, delle province, dei comuni e delle comunità montane, con la Conferenza Stato-regioni.

2. La Conferenza Stato-città ed autonomie locali è presieduta dal Presidente del Consiglio dei Ministri o, per sua delega, dal Ministro dell'interno o dal Ministro per gli affari regionali nella materia di rispettiva competenza; ne fanno parte altresì il Ministro del tesoro e del bilancio e della programmazione economica, il Ministro delle finanze, il Ministro dei lavori pubblici, il Ministro della sanità, il presidente dell'Associazione nazionale dei comuni d'Italia - ANCI, il presidente dell'Unione province d'Italia - UPI ed il presidente dell'Unione nazionale comuni, comunità ed enti montani - UNCEM. Ne fanno parte inoltre quattordici sindaci designati dall'ANCI e sei presidenti di provincia designati dall'UPI. Dei quattordici sindaci designati dall'ANCI cinque rappresentano le città individuate dall' articolo 17 della legge 8 giugno 1990, n. 142. Alle riunioni possono essere invitati altri membri del Governo, nonché rappresentanti di amministrazioni statali, locali o di enti pubblici.

3. La Conferenza Stato-città ed autonomie locali è convocata almeno ogni tre mesi, e comunque in tutti i casi il presidente ne ravvisi la necessità o qualora ne faccia richiesta il presidente dell'ANCI, dell'UPI o dell'UNCEM.

4. La Conferenza unificata di cui al comma 1 è convocata dal Presidente del Consiglio dei Ministri. Le sedute sono presiedute dal Presidente del Consiglio dei Ministri o, su sua delega, dal Ministro per gli affari regionali o, se tale incarico non è conferito, dal Ministro dell'interno.».

— Il decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 recante: «Norme in materia ambientale» è pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale*, n. 88 del 14 aprile 2006, S.O. n. 96.

— Si riporta il testo dell'articolo 17 della legge 23 agosto 1988, n.400 recante: «Disciplina dell'attività di Governo e ordinamento della Presidenza del Consiglio dei ministri», pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 214 del 12 settembre 1988, S.O. n. 86:

«Art. 17 *(Regolamenti)*. — 1.Con decreto del Presidente della Repubblica, previa deliberazione del Consiglio dei ministri, sentito il parere del Consiglio di Stato che deve pronunziarsi entro novanta giorni dalla richiesta, possono essere emanati regolamenti per disciplinare:

a) l'esecuzione delle leggi e dei decreti legislativi nonché dei regolamenti comunitari;

b) l'attuazione e l'integrazione delle leggi e dei decreti legislativi recanti norme di principio, esclusi quelli relativi a materie riservate alla competenza regionale;

c) le materie in cui manchi la disciplina da parte di leggi o di atti aventi forza di legge, sempre che non si tratti di materie comunque riservate alla legge;

d) l'organizzazione ed il funzionamento delle amministrazioni pubbliche secondo le disposizioni dettate dalla legge;

e).

2. Con decreto del Presidente della Repubblica, previa deliberazione del Consiglio dei ministri, sentito il Consiglio di Stato e previo parere delle Commissioni parlamentari competenti in materia, che si pronunciano entro trenta giorni dalla richiesta, sono emanati i regolamenti per la disciplina delle materie, non coperte da riserva assoluta di legge prevista dalla Costituzione, per le quali le leggi della Repubblica, autorizzando l'esercizio della potestà regolamentare del Governo, determinano le norme generali regolatrici della materia e dispongono l'abrogazione delle norme vigenti, con effetto dall'entrata in vigore delle norme regolamentari.

3. Con decreto ministeriale possono essere adottati regolamenti nelle materie di competenza del ministro o di autorità sottordinate al ministro, quando la legge espressamente conferisca tale potere.

Tali regolamenti, per materie di competenza di più ministri, possono essere adottati con decreti interministeriali, ferma restando la necessità di apposita autorizzazione da parte della legge. I regolamenti ministeriali ed interministeriali non possono dettare norme contrarie a quelle dei regolamenti emanati dal Governo. Essi debbono essere comunicati al Presidente del Consiglio dei ministri prima della loro emanazione.

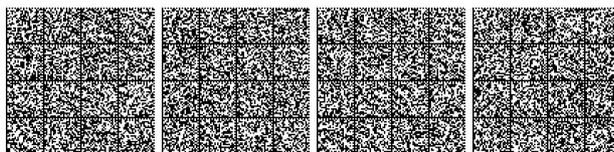
4. I regolamenti di cui al comma 1 ed i regolamenti ministeriali ed interministeriali, che devono recare la denominazione di "regolamento", sono adottati previo parere del Consiglio di Stato, sottoposti al visto ed alla registrazione della Corte dei conti e pubblicati nella *Gazzetta Ufficiale*.

4-*bis*. L'organizzazione e la disciplina degli uffici dei Ministeri sono determinate, con regolamenti emanati ai sensi del comma 2, su proposta del Ministro competente d'intesa con il Presidente del Consiglio dei ministri e con il Ministro del tesoro, nel rispetto dei principi posti dal decreto legislativo 3 febbraio 1993, n. 29, e successive modificazioni, con i contenuti e con l'osservanza dei criteri che seguono:

a) riordino degli uffici di diretta collaborazione con i Ministri ed i Sottosegretari di Stato, stabilendo che tali uffici hanno esclusive competenze di supporto dell'organo di direzione politica e di raccordo tra questo e l'amministrazione;

b) individuazione degli uffici di livello dirigenziale generale, centrali e periferici, mediante diversificazione tra strutture con funzioni finali e con funzioni strumentali e loro organizzazione per funzioni omogenee e secondo criteri di flessibilità eliminando le duplicazioni funzionali;

c) previsione di strumenti di verifica periodica dell'organizzazione e dei risultati;

d) indicazione e revisione periodica della consistenza delle piante organiche;

e) previsione di decreti ministeriali di natura non regolamentare per la definizione dei compiti delle unità dirigenziali nell'ambito degli uffici dirigenziali generali.

4-*ter*. Con regolamenti da emanare ai sensi del comma 1 del presente articolo, si provvede al periodico riordino delle disposizioni regolamentari vigenti, alla ricognizione di quelle che sono state oggetto di abrogazione implicita e all'espressa abrogazione di quelle che hanno esaurito la loro funzione o sono prive di effettivo contenuto normativo o sono comunque obsolete.».

— Il Decreto Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992 n. 495 recante: «Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada» è pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale* n. 303 dell'8 dicembre 1992, S.O. 134.

— La legge 1° ottobre 2018 n. 1171 recante: «Introduzione dell'obbligo di installazione di dispositivi per prevenire l'abbandono di bambini nei veicoli chiusi» è pubblicata sulla *Gazzetta Ufficiale* n. 238 del 12 ottobre 2018.

— Si riporta il testo dell'articolo 17, comma 2, della legge 31 dicembre 2009, n. 196 recante: «Legge di contabilità e finanza pubblica», pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 303 del 31 dicembre 2009, S.O. n. 245:

«Art. 17 *(Copertura finanziaria delle leggi)*. — *Omissis*

2. Le leggi di delega comportanti oneri recano i mezzi di copertura necessari per l'adozione dei relativi decreti legislativi. Qualora, in sede di conferimento della delega, per la complessità della materia trattata, non sia possibile procedere alla determinazione degli effetti finanziari derivanti dai decreti legislativi, la quantificazione degli stessi è effettuata al momento dell'adozione dei singoli decreti legislativi. I decreti legislativi dai quali derivano nuovi o maggiori oneri sono emanati solo successivamente all'entrata in vigore dei provvedimenti legislativi che stanzino le occorrenti risorse finanziarie. A ciascuno schema di decreto legislativo è allegata una relazione tecnica, predisposta ai sensi del comma 3, che dà conto della neutralità finanziaria del medesimo decreto ovvero dei nuovi o maggiori oneri da esso derivanti e dei corrispondenti mezzi di copertura.

Omissis.».

24G00199

DECRETO-LEGGE 29 novembre 2024, n. **178**.

Misure urgenti in materia di giustizia.

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

Visti gli articoli 77 e 87, quinto comma, della Costituzione;

Visto il decreto legislativo 30 gennaio 2006, n. 26, recante «Istituzione della Scuola superiore della magistratura, nonché disposizioni in tema di tirocinio e formazione degli uditori giudiziari, aggiornamento professionale e formazione dei magistrati, a norma dell'articolo 1, comma 1, lettera *b)*, della legge 25 luglio 2005, n. 150»;

Visto il decreto legislativo 5 aprile 2006, n. 160, recante «Nuova disciplina dell'accesso in magistratura, nonché in materia di progressione economica e di funzioni dei magistrati, a norma dell'articolo 1, comma 1, lettera *a)*, della legge 25 luglio 2005, n. 150»;

Vista la legge 28 dicembre 2015, n. 208, recante «Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge di stabilità 2016)» e, in particolare, l'articolo 1, comma 312, istitutivo del fondo finalizzato a reintegrare l'INAIL dell'onere conseguente alla copertura degli obblighi assicurativi contro le malattie e gli infortuni in favore di determinate categorie di soggetti;

Visto il decreto legislativo 13 luglio 2017, n. 116, recante «Riforma organica della magistratura onoraria e altre disposizioni sui giudici di pace, nonché disciplina transitoria relativa ai magistrati onorari in servizio, a norma della legge 28 aprile 2016, n. 57»;

Visto il decreto-legge 30 dicembre 2023, n. 215, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 febbraio 2024, n. 18, recante «Disposizioni urgenti in materia di termini normativi» e, in particolare, l'articolo 11, comma 6, con il quale sono state differite per l'anno 2024 le elezioni dei consigli giudiziari;

Visto il decreto-legge 4 luglio 2024, n. 92, convertito, con modificazioni, dalla legge 8 agosto 2024, n. 112, recante «Misure urgenti in materia penitenziaria, di giustizia civile e penale e di personale del Ministero della giustizia» e, in particolare, l'articolo 4-*bis*, che prevede la nomina di un commissario straordinario per l'edilizia penitenziaria;

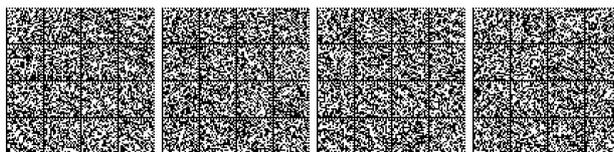
Visto il decreto legislativo 13 settembre 2024, n. 136, recante «Disposizioni integrative e correttive al codice della crisi d'impresa e dell'insolvenza di cui al decreto legislativo 12 gennaio 2019, n. 14» e, in particolare, l'articolo 56 contenente le disposizioni transitorie sull'applicabilità della nuova disciplina ai procedimenti pendenti;

Ritenuta la straordinaria necessità e urgenza di provvedere alla proroga del termine per le elezioni dei consigli giudiziari e del consiglio direttivo della Corte di cassazione, al fine di riallineare la data delle elezioni per il loro rinnovo con le disposizioni dettate dall'articolo 1, comma 1, del decreto legislativo 28 febbraio 2008, n. 35;

Ritenuta la straordinaria necessità e urgenza di modificare la disciplina per il conferimento degli incarichi direttivi di legittimità, al fine di assicurare una più razionale selezione dei candidati che tenga conto dell'esperienza maturata nell'esercizio delle medesime funzioni di legittimità;

Ritenuta, inoltre, la straordinaria necessità e urgenza di prevedere una deroga temporanea al limite di permanenza nell'incarico fissato dalla legge per i magistrati assegnati ai procedimenti in materia di famiglia in vista dell'imminente operatività del tribunale delle persone, dei minorenni e della famiglia, di recente istituzione, incentivando i magistrati che già svolgono tali funzioni all'inserimento nell'organizzazione del nuovo ufficio;

Ritenuta, altresì, la straordinaria necessità e urgenza di intervenire in materia di corsi di formazione per incarichi direttivi e semidirettivi del personale di magistratura al fine di eliminare le difficoltà applicative collegate all'attuale previsione che, contemplando corsi obbligatori preventivi per tutti gli aspiranti, incide negativamente sulla rapidità delle procedure di conferimento dei medesimi incarichi e quindi sul regolare andamento degli uffici giudiziari;

Ritenuta, altresì, la straordinaria necessità di ridurre temporaneamente a un anno, dal conferimento dell'incarico, il termine per l'assegnazione dei giudici onorari di pace all'ufficio per il processo, così da anticiparne il successivo esercizio delle funzioni;

Ritenuto necessario e urgente modificare la disciplina istitutiva del commissario straordinario per l'edilizia penitenziaria, al fine di affrontare in maniera ancor più efficiente l'emergenza carceraria in corso;

Ritenuta la necessità ed urgenza di prevedere modalità operative per le procedure di controllo mediante mezzi elettronici o altri strumenti tecnici prescritte con le misure cautelari;

Ritenuta, inoltre, l'urgenza di chiarire la portata della disciplina transitoria prevista dall'articolo 56 del decreto legislativo 13 settembre 2024, n. 136, recante disposizioni integrative e correttive al codice della crisi d'impresa e dell'insolvenza, al fine di evitare che le disposizioni del medesimo articolo 56, in vigore dal 28 settembre 2024, siano interpretate in maniera tale da determinare l'allungamento dei tempi di risoluzione della crisi e dell'insolvenza;

Ritenuta, infine, la straordinaria necessità e urgenza di assicurare la copertura INAIL ai soggetti impegnati in lavori di pubblica utilità;

Vista la deliberazione del Consiglio dei ministri, adottata nella riunione del 29 novembre 2024;

Sulla proposta del Presidente del Consiglio dei ministri e del Ministro della giustizia, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze;

EMANA
il seguente decreto-legge:

Art. 1.

Proroga del termine per le elezioni dei consigli giudiziari e del consiglio direttivo della Corte di cassazione

1. All'articolo 11, comma 6, del decreto-legge 30 dicembre 2023, n. 215, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 febbraio 2024, n. 18, il primo periodo è sostituito dal seguente: «Le elezioni dei consigli giudiziari e del consiglio direttivo della Corte di cassazione, di cui all'articolo 1, comma 1, del decreto legislativo 28 febbraio 2008, n. 35, previste per l'anno 2024, sono differite al mese di aprile 2025.».

Art. 2.

Disposizioni in materia di funzioni direttive di legittimità

1. Al decreto legislativo 5 aprile 2006, n. 160, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 35, comma 1:

1) al primo periodo, le parole: «commi da 10 a 15» sono sostituite dalle seguenti: «commi da 10 a 13»;

2) al secondo periodo, le parole: «comma 16» sono sostituite dalle seguenti: «commi da 14 a 16»;

b) all'articolo 46-*terdecies*, le parole: «e di procuratore generale presso la Corte di cassazione» sono sostituite dalle seguenti: «, di procuratore generale presso la Corte di cassazione, di presidente aggiunto della Corte di cassazione, di presidente del Tribunale superiore delle acque pubbliche e di procuratore generale aggiunto presso la Corte di cassazione».

Art. 3.

Disposizioni in materia di magistrati assegnati ai procedimenti in materia di famiglia

1. Fino al decorso del termine previsto dall'articolo 49, comma 1, del decreto legislativo 10 ottobre 2022, n. 149, ai giudici assegnati, in via esclusiva o prevalente, alla trattazione dei procedimenti in materia di famiglia non si applica il limite di permanenza nell'incarico presso lo stesso ufficio previsto dall'articolo 19 del decreto legislativo 5 aprile 2006, n. 160.

Art. 4.

Disposizioni in materia di corsi di formazione per incarichi direttivi e semidirettivi

1. Al titolo III, capo II-*bis*, del decreto legislativo 30 gennaio 2006, n. 26, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) l'articolo 26-*bis* è sostituito dal seguente:

«Art. 26-*bis (Oggetto)*. — 1. I magistrati giudicanti e requirenti cui sono conferiti o confermati incarichi direttivi e semidirettivi di primo e di secondo grado devono, entro sei mesi dal conferimento o dalla conferma, frequentare un corso mirato all'approfondimento della materia ordinamentale e dei criteri di gestione delle organizzazioni complesse nonché al miglioramento delle competenze riguardanti la capacità di analisi ed elaborazione dei dati statistici, la conoscenza, l'applicazione e la gestione dei sistemi informatici e dei modelli di gestione delle risorse umane e materiali utilizzati dal Ministero della giustizia per il funzionamento dei propri servizi.

2. I corsi di formazione di cui al comma 1 hanno la durata di almeno tre settimane, anche non consecutive, e si concludono con lo svolgimento di una prova finale consistente in una esercitazione pratica.

3. Sono esonerati dalla partecipazione al corso di formazione di cui al comma 1 i magistrati che abbiano frequentato un corso analogo a quello di cui al comma 1 nei cinque anni antecedenti al conferimento o alla conferma dell'incarico.»;

b) la rubrica è sostituita dalla seguente: «Corsi di formazione a seguito del conferimento e della conferma degli incarichi direttivi e semidirettivi di primo e di secondo grado».

2. All'articolo 46-*octies* del decreto legislativo 5 aprile 2006, n. 160, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) il comma 5 è sostituito dal seguente:

«5. Le attitudini consistono nelle competenze organizzative, anche in chiave prognostica, nelle capacità direttive e nelle conoscenze ordinamentali maturate nello svolgimento dell'attività giudiziaria e, nei limiti di quanto previsto nell'articolo 46-*nonies*, anche al di fuori dell'attività giudiziaria stessa.»;

b) al comma 7:

1) alla lettera *m)*, il segno di interpunzione «;» è sostituito dal seguente: «.»;

2) la lettera *n)* è soppressa.

Art. 5.

Disposizioni in materia di funzioni e compiti dei giudici onorari di pace

1. Per i giudici onorari di pace nominati fino al 31 dicembre 2026, in deroga a quanto previsto dall'articolo 9 del decreto legislativo 13 luglio 2017, n. 116, il termine di cui al comma 4 è ridotto a dodici mesi successivi al conferimento dell'incarico.

2. Per l'attuazione delle disposizioni di cui al comma 1 è autorizzata la spesa di euro 2.760.968 per l'anno 2026 cui si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo di cui all'articolo 16, comma 3, del decreto-legge del 22 giugno 2023, n. 75 convertito, con modificazioni dalla legge 10 agosto 2023, n. 112.

Art. 6.

Disposizioni urgenti in materia di edilizia penitenziaria e per la funzionalità del sistema giudiziario

1. All'articolo 4-*bis* del decreto-legge 4 luglio 2024, n. 92, convertito, con modificazioni, dalla legge 8 agosto 2024, n. 112, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 2:

1) al secondo periodo, le parole «entro centoventi giorni dalla nomina» sono sostituite dalle seguenti: «entro centoventi giorni dalla registrazione del decreto di nomina da parte della Corte dei conti»;

2) al quinto periodo, le parole «su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro della giustizia e il Ministro dell'economia e delle finanze» sono sostituite dalle seguenti: «su proposta del Ministro della giustizia, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e il Ministro dell'economia e delle finanze»;

b) al comma 4:

1) il primo periodo è sostituito dal seguente: «Il commissario straordinario assume ogni determinazione ritenuta necessaria per l'avvio dei lavori o per la prosecuzione di quelli in corso, anche sospesi, adottando la soluzione più vantaggiosa rispetto agli interessi perseguiti; a tal fine, può stipulare protocolli per avvalersi, a titolo gratuito, delle stazioni appaltanti qualificate di cui all'articolo 63, comma 4, del codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36, e del supporto di società partecipate dallo Stato e può avvalersi della vigilanza collaborativa dell'Autorità nazionale anticorruzione ai sensi dell'articolo 222 del medesimo codice di cui al decreto legislativo n. 36 del 2023.»;

2) al secondo periodo, le parole «, d'intesa con i Presidenti delle regioni territorialmente competenti,» sono soppresse;

c) al comma 5, al primo periodo, le parole «, sin dal momento della nomina,» sono sostituite dalle seguenti: «, sin dalla data di registrazione del decreto di nomina da parte della Corte dei conti,»;

d) il comma 6 è sostituito dal seguente: «6. Il commissario straordinario resta in carica sino al 31 dicembre 2026. Entro il 30 giugno di ogni anno il commissario straordinario trasmette al Ministro della giustizia, al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e al Ministro dell'economia e delle finanze una relazione sullo stato di attuazione del programma di cui al comma 2 ed entro novanta giorni dalla data di cessazione dall'incarico trasmette ai medesimi Ministri una relazione finale sull'attività compiuta e sulle risorse impiegate. Le relazioni sono predisposte anche sulla base dei dati disponibili nei sistemi di monitoraggio del Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato.»;

e) al comma 7:

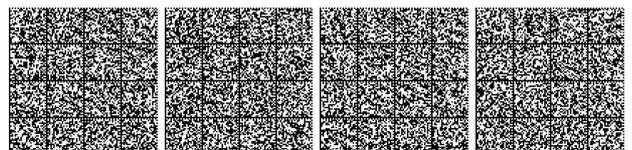
1) il secondo e il terzo periodo sono sostituiti dai seguenti: «Con proprio provvedimento adottato d'intesa con il Ministro della giustizia, il commissario straordinario disciplina il funzionamento della struttura di supporto, composta fino ad un massimo di cinque esperti scelti anche tra soggetti estranei alla pubblica amministrazione, il cui compenso è definito con il provvedimento di nomina. Agli esperti, fermo restando quanto previsto dal comma 11 in materia di limiti di spesa, spettano compensi onnicomprensivi di importo annuo lordo pro capite non superiore a euro 80.000, nell'ambito di un importo complessivo lordo non superiore a euro 400.000 annui.»;

2) dopo il terzo periodo, è aggiunto, in fine, il seguente: «Nell'ambito della predetta struttura, il commissario straordinario può avvalersi di personale in posizione di distacco o di temporanea assegnazione da enti, amministrazioni pubbliche e società partecipate fino ad un massimo di cinque unità, con oneri a carico delle amministrazioni di provenienza.»;

f) al comma 8, dopo le parole «iscritte nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti» sono aggiunte le seguenti: «per i quali risulta affidato l'incarico di progettazione alla data del 1° dicembre 2024»;

g) il comma 9 è sostituito dal seguente: «9. Al commissario straordinario, in ragione della particolare complessità dell'incarico, è attribuito un compenso, determinato con il decreto di cui al comma 1, in misura non superiore al doppio, sia della parte fissa che della parte variabile, di quella indicata all'articolo 15, comma 3, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, con oneri a carico delle risorse di cui al comma 10 del presente articolo. Fermo restando il limite massimo retributivo di legge, ove nominato tra dipendenti delle amministrazioni pubbliche di cui all'articolo 1, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, il commissario straordinario, in aggiunta al compenso di cui al presente comma, conserva il trattamento economico fisso e continuativo nonché accessorio dell'amministrazione di appartenenza, che resta a carico della stessa.»;

h) al comma 10 le parole: «di euro 812.700 per l'anno 2025» sono sostituite dalle seguenti: «di euro 995.400 per ciascuno degli anni 2025 e 2026»;

i) il comma 11 è sostituito dal seguente: «11. Per l'attuazione di quanto previsto dal presente articolo è autorizzata l'apertura di un'apposita contabilità speciale intestata al commissario straordinario su cui confluiscono le risorse disponibili destinate per ciascuna annualità

all'edilizia penitenziaria e, nel rispetto di quanto previsto al comma 8, alle infrastrutture carcerarie iscritte nello stato di previsione del Ministero della giustizia e del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ivi comprese le risorse di cui al decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59, convertito, con modificazioni, dalla legge 1° luglio 2021, n. 101, per la sola quota finalizzata agli interventi del Piano nazionale per gli investimenti complementari al Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) inclusi nel decreto di cui al comma 2, per i quali resta ferma l'applicazione della procedura di cui all'articolo 1 del decreto-legge 2 marzo 2024, n. 19, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 aprile 2024, n. 56. Nella contabilità speciale di cui al primo periodo possono confluire altresì ulteriori risorse, da destinare all'edilizia penitenziaria, erogate da istituzioni pubbliche, fondazioni, enti e organismi, anche internazionali.».

2. Agli oneri derivanti dal comma 1, lettera *h)* pari a euro 182.700 per l'anno 2025 e a euro 995.400 per l'anno 2026, si provvede mediante corrispondente riduzione delle proiezioni dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2024-2026, nell'ambito del programma «Fondi di riserva e speciali» della missione «Fondi da ripartire» dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2024, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero della giustizia.

3. Al fine di assicurare la funzionalità del sistema giudiziario e dei relativi servizi istituzionali, le risorse di bilancio del Ministero della giustizia destinate alle spese di giustizia e per intercettazioni, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 30 maggio 2002, n. 115, sono incrementate di euro 95.724.000 per l'anno 2024.

4. All'onere derivante dal comma 3, pari a 95.724.000 euro per l'anno 2024, si provvede:

a) quanto a euro 73.521.500 mediante corrispondente riduzione, al fine di garantire la compensazione in termini di indebitamento netto e fabbisogno delle pubbliche amministrazioni dell'importo di euro 142.760.195, del fondo di cui all'articolo 1, comma 370, della legge 30 dicembre 2023, n. 213;

b) quanto a euro 13.236.000 mediante riduzione del fondo di cui all'articolo 1, comma 1020, della legge 30 dicembre 2020, n. 178;

c) quanto a euro 8.966.500 mediante riduzione del fondo di cui all'articolo 67, comma 1, del decreto legislativo 10 ottobre 2022, n. 150.

Art. 7.

Disposizioni urgenti in materia di procedure di controllo mediante mezzi elettronici o altri strumenti tecnici

1. Al codice di procedura penale sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 275-*bis*, comma 1, dopo le parole «fattibilità tecnica» sono inserite le seguenti: «, ivi inclusa quella operativa,»;

b) all'articolo 276, comma 1-*ter*, dopo le parole «in caso di manomissione» sono inserite le seguenti: «ovvero di una o più condotte gravi o reiterate che impediscono o ostacolano il regolare funzionamento»;

c) all'articolo 282-*bis*, comma 6, quarto periodo, dopo le parole «non fattibilità tecnica» sono inserite le seguenti: «, ivi inclusa quella operativa,»;

d) all'articolo 282-*ter*, comma 1, quarto periodo, dopo le parole «non fattibilità tecnica» sono inserite le seguenti: «, ivi inclusa quella operativa,».

2. Alle norme di attuazione, di coordinamento e transitorie del codice di procedura penale, di cui al decreto legislativo 28 luglio 1989, n. 271, dopo l'articolo 97-*bis* è inserito il seguente:

«Art. 97-*ter (Modalità di accertamento della fattibilità tecnica, ivi inclusa quella operativa, delle particolari modalità di controllo di cui agli articoli 275*-bis*, 282*-bis *e 282*-ter *del codice).* — 1. Quando svolge l'accertamento della fattibilità tecnica, ivi inclusa quella operativa, di cui agli articoli 275-*bis*, 282-*bis* e 282-*ter* del codice, preliminare alla prescrizione delle particolari modalità di controllo da parte del giudice, la polizia giudiziaria, anche coadiuvata da operatori della società incaricata di fornire i relativi servizi elettronici o tecnici, verifica senza ritardo e comunque entro quarantotto ore l'attivabilità, l'operatività e la funzionalità dei mezzi elettronici o degli altri strumenti tecnici negli specifici casi e contesti applicativi, analizzando le caratteristiche dei luoghi, le distanze, la copertura di rete, la qualità della connessione e i tempi di trasmissione dei segnali elettronici del luogo o dell'area di installazione, la gestione dei predetti mezzi o strumenti e ogni altra circostanza rilevante in concreto ai fini della valutazione dell'efficacia del controllo sull'osservanza delle prescrizioni imposte all'imputato.

2. La polizia giudiziaria trasmette senza ritardo e comunque nelle successive quarantotto ore all'autorità giudiziaria che procede, il rapporto che, ai sensi del comma 1, accerti la fattibilità tecnica, ivi inclusa quella operativa, delle modalità di controllo, per le valutazioni di competenza, compresa l'applicazione, anche congiunta, di ulteriori misure cautelari, anche più gravi.».

Art. 8.

Norma di interpretazione autentica dell'articolo 56 del decreto legislativo 13 settembre 2024, n. 136

1. L'articolo 56, comma 4, del decreto legislativo 13 settembre 2024, n. 136, si interpreta nel senso che l'applicabilità delle disposizioni introdotte dallo stesso decreto legislativo n. 136 del 2024 alle composizioni negoziate, ai procedimenti di cui all'articolo 40 del codice della crisi d'impresa e dell'insolvenza, di cui al decreto legislativo 12 gennaio 2019, n. 14, agli strumenti di regolazione della crisi e dell'insolvenza, ai procedimenti di esdebitazione e alle procedure pendenti non richiede il rinnovo, la modifica o l'integrazione degli atti compiuti prima della data di entrata in vigore del decreto legislativo n. 136 del 2024 e sono fatti salvi i provvedimenti adottati.

Art. 9.

Misure in materia di copertura degli obblighi assicurativi contro le malattie e gli infortuni in favore dei soggetti impegnati in lavori di pubblica utilità

1. All'articolo 1, comma 312, della legge 28 dicembre 2015, n. 208, dopo le parole: «dell'articolo 168-*bis* del codice penale» sono inserite le seguenti: «nonché in favore dei soggetti impegnati in lavori di pubblica utilità ai sensi dell'articolo 56-*bis* della legge 24 novembre 1981, n. 689,».

2. Agli oneri derivanti dal comma 1 pari a euro 43.650 per l'anno 2024 e a euro 523.800 annui a decorrere dall'anno 2025, si provvede a valere sulle risorse disponibili a legislazione vigente sul Fondo di cui all'articolo 1, comma 312, della legge 28 dicembre 2015, n. 208.

Art. 10.

Clausola d'invarianza finanziaria

1. Dall'attuazione del presente decreto, fatto salvo quanto previsto dagli articoli 5, 6 e 9, non devono derivare nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica. Le amministrazioni interessate provvedono ai relativi adempimenti nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

Art. 11.

Entrata in vigore

1. Il presente decreto entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana e sarà presentato alle Camere per la conversione in legge.

Il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sarà inserito nella Raccolta ufficiale degli atti normativi della Repubblica italiana. È fatto obbligo a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 29 novembre 2024

MATTARELLA

MELONI, *Presidente del Consiglio dei ministri*

NORDIO, *Ministro della giustizia*

GIORGETTI, *Ministro dell'economia e delle finanze*

Visto, *il Guardasigilli:* NORDIO

24G00203

DECRETO LEGISLATIVO 31 ottobre 2024, n. **179**.

Attuazione della direttiva (UE) 2023/946 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 maggio 2023, che modifica la direttiva 2003/25/CE per quanto riguarda l'inclusione di requisiti di stabilità migliorati e l'allineamento di tale direttiva ai requisiti di stabilità definiti dall'Organizzazione marittima internazionale.

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

Visti gli articoli 76, 87, quinto comma, e 117 della Costituzione;

Vista la legge 23 agosto 1988, n. 400, recante «Disciplina dell'attività di Governo e ordinamento della Presidenza del Consiglio dei ministri» e, in particolare, l'articolo 14;

Vista la legge 24 dicembre 2012, n. 234, recante «Norme generali sulla partecipazione dell'Italia alla formazione e all'attuazione della normativa e delle politiche dell'Unione europea»;

Vista la legge 21 febbraio 2024, n. 15, recante «Delega al Governo per il recepimento delle direttive europee e l'attuazione di altri atti dell'Unione europea – Legge di delegazione europea 2022-2023» e, in particolare, l'articolo 1 e l'allegato A, n. 6);

Vista la direttiva (UE) 2023/946 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 maggio 2023, che modifica la direttiva 2003/25/CE per quanto riguarda l'inclusione di requisiti di stabilità migliorati e l'allineamento di tale direttiva ai requisiti di stabilità definiti dall'Organizzazione marittima internazionale;

Visto il regolamento (CE) n. 391/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, relativo alle disposizioni ed alle norme comuni per gli organismi che effettuano le ispezioni e le visite di controllo delle navi;

Vista la direttiva 2009/45/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 6 maggio 2009, relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri;

Vista la direttiva (UE) 2017/2110 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 novembre 2017, relativa a un sistema di ispezioni per l'esercizio in condizioni di sicurezza di navi ro-ro da passeggeri e di unità veloci da passeggeri adibite a servizi di linea e che modifica la direttiva 2009/16/CE e abroga la direttiva 1999/35/CE del Consiglio;

Visto il regio decreto 30 marzo 1942, n. 327, recante «Codice della navigazione»;

Visto il decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 22 gennaio 1947, n. 340, recante «Riordinamento del Registro Italiano Navale»;

Vista la legge 5 giugno 1962, n. 616, recante norme in materia di «Sicurezza della navigazione e della vita umana in mare»;

Vista la legge 23 maggio 1980, n. 313, recante «Adesione alla convenzione internazionale del 1974 per la salvaguardia della vita umana in mare, con allegato, aperta alla firma a Londra il 1° novembre 1974, e sua esecuzione»;

Visto il decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112, recante «Conferimento di funzioni e compiti amministrativi dello Stato alle regioni ed agli enti locali, in attuazione del capo I della legge 15 marzo 1997, n. 59»;

Visto il decreto legislativo 4 febbraio 2000, n. 45, recante «Attuazione della direttiva 2009/45/CE relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri»;

Visto il decreto legislativo 14 marzo 2005, n. 65, recante «Attuazione della direttiva 2003/25/CE relativa ai requisiti specifici di stabilità per le navi ro-ro da passeggeri»;

Visto il decreto legislativo 24 marzo 2011, n. 53, recante «Attuazione della direttiva 2009/16/CE recante le norme internazionali per la sicurezza delle navi, la prevenzione dell'inquinamento e le condizioni di vita e di lavoro a bordo per le navi che approdano nei porti comunitari e che navigano nelle acque sotto la giurisdizione degli Stati membri»;

Visto il decreto legislativo 14 giugno 2011, n. 104, recante «Attuazione della direttiva 2009/15/CE relativa alle disposizioni ed alle norme comuni per gli organismi che effettuano le ispezioni e le visite di controllo delle navi e per le pertinenti attività delle amministrazioni marittime»;

Visto il decreto legislativo 22 aprile 2020, n. 37, recante «Attuazione della direttiva (UE) 2017/2110 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 novembre 2017, relativa ad un sistema di ispezioni per l'esercizio in condizioni di sicurezza di navi ro-ro da passeggeri e di unità veloci da passeggeri adibite a servizi di linea e che modifica la direttiva 2009/16/CE e abroga la direttiva 1999/35/CE del Consiglio»;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328, recante «Approvazione del regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione marittima»;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, recante «Approvazione del regolamento per la sicurezza della navigazione e della vita umana in mare»;

Vista la preliminare deliberazione del Consiglio dei ministri, adottata nella riunione del 22 luglio 2024;

Acquisito il parere della Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, nella seduta del 12 settembre 2024;

Acquisiti i pareri delle competenti Commissioni della Camera dei deputati e del Senato della Repubblica;

Vista la deliberazione del Consiglio dei ministri, adottata nella riunione del 29 ottobre 2024;

Sulla proposta del Ministro per gli affari europei, il Sud, le politiche di coesione e il PNNR e del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministri degli affari esteri e della cooperazione internazionale, della giustizia, dell'economia e delle finanze e delle imprese e del made in Italy;

EMANA
il seguente decreto legislativo:

Art. 1.

Modifiche all'articolo 1
del decreto legislativo 14 marzo 2005, n. 65

1. All'articolo 1, comma 1, del decreto legislativo 14 marzo 2005, n. 65, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) dopo la lettera *f)*, sono inserite le seguenti:

«f-*bis*) SOLAS 90: la convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare del 1974, così come modificata in ultimo dalla risoluzione MSC.117 (74);

f-*ter*) SOLAS 2009: la convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare del 1974, così come modificata in ultimo dalla risoluzione MSC.216 (82);

f-*quater*) SOLAS 2020: la convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare del 1974, così come modificata in ultimo dalla risoluzione MSC.421 (98);»;

b) la lettera *g)* è sostituita dalla seguente:

«*g)* organismo riconosciuto: l'organismo riconosciuto conformemente al regolamento (CE) n. 391/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009; per le navi da passeggeri nazionali, si intende l'ente tecnico di cui all'articolo 1, comma 1, lettera bb-*sexies*), del decreto legislativo 4 febbraio 2000, n. 45);»;

c) la lettera *i)* è sostituita dalla seguente:

«*i)* nave ro/ro da passeggeri nuova: una nave ro/ro da passeggeri che non sia una nave ro/ro da passeggeri esistente;»;

d) la lettera *l)* è sostituita dalla seguente:

«*l)* nave ro/ro da passeggeri esistente: una nave ro/ro da passeggeri la cui chiglia sia stata impostata o che si trovi a un equivalente stadio di costruzione prima del 5 dicembre 2024; per equivalente stadio di costruzione si intende lo stadio in cui:

1) ha avuto inizio la costruzione di una nave specifica ben identificabile;

2) l'assemblaggio di quella determinata nave comprende almeno 50 tonnellate o l'uno per cento della massa stimata del materiale strutturale, assumendo il minore di questi due valori;»;

e) dopo la lettera *m)*, è inserita la seguente:

«m-*bis*) requisiti specifici di stabilità: i requisiti di stabilità di cui all'articolo 5;»;

f) la lettera *n)* è sostituita dalla seguente:

«*n)* servizio di linea: una serie di collegamenti marittimi effettuati da navi ro-ro da passeggeri attraverso i quali si realizza un servizio tra gli stessi due o più porti, oppure una serie di viaggi da e verso lo stesso porto senza

scali intermedi in base a un orario pubblicato oppure con collegamenti tanto regolari o frequenti da costituire una serie sistematica evidente;»;

g) la lettera *o)* è sostituita dalla seguente:

«*o)* società: l'armatore della nave ro/ro da passeggeri o qualsiasi altra persona fisica o giuridica, quali il gestore o il noleggiatore a scafo nudo, che hanno assunto dall'armatore la responsabilità dell'esercizio della nave;»;

h) alla lettera *p)*, le parole: «Stato ospite» sono sostituite dalle seguenti: «Stato di approdo».

Art. 2.

Modifiche all'articolo 2 del decreto legislativo 14 marzo 2005, n. 65

1. All'articolo 2 del decreto legislativo 14 marzo 2005, n. 65, il comma 2 è sostituito dal seguente: «2. Prima di adibire una nave a servizi di linea in viaggi internazionali da o verso porti dello Stato, l'autorità marittima accerta la conformità ai requisiti del presente decreto:

a) durante le ispezioni di cui all'articolo 19 del decreto legislativo 24 marzo 2011, n. 53, per le navi ro/ro da passeggeri battenti bandiera diversa da quella italiana;

b) durante le ispezioni di cui all'articolo 3 del decreto legislativo 22 aprile 2020, n. 37, per le navi ro/ro da passeggeri battenti bandiera italiana.».

Art. 3.

Modifiche all'articolo 3 del decreto legislativo 14 marzo 2005, n. 65

1. All'articolo 3, comma 1, del decreto legislativo 14 marzo 2005, n. 65, dopo le parole: «di cui all'allegato I,» sono inserite le seguenti: «sezione A,».

Art. 4.

Modifiche all'articolo 5 del decreto legislativo 14 marzo 2005, n. 65

1. L'articolo 5 del decreto legislativo 14 marzo 2005, n. 65, è sostituito dal seguente:

«Art. 5. - Requisiti specifici di stabilità - 1. Fatta salva l'applicazione del decreto legislativo 4 febbraio 2000, n. 45, le navi ro/ro da passeggeri nuove autorizzate a trasportare oltre 1350 persone a bordo rispettano i requisiti specifici di stabilità di cui al capitolo II-1, parte B, della SOLAS 2020.

2. Le navi ro/ro da passeggeri nuove autorizzate a trasportare fino ad un massimo di 1350 persone a bordo rispettano, a scelta della società, i requisiti specifici di stabilità di cui all'allegato I, sezione A, oppure i requisiti specifici di stabilità di cui all'allegato I, sezione B, al presente decreto.

3. Entro un mese dalla data di rilascio del certificato di cui all'articolo 7, la società notifica all'amministrazione, per ciascuna nave, la scelta effettuata tra le opzioni di cui al comma 2 e allega alla comunicazione le informazioni di cui all'allegato II-*bis*.

4. Entro due mesi dalla data di rilascio del certificato di cui all'articolo 7, l'amministrazione notifica alla Commissione europea la scelta effettuata per ciascuna nave tra le opzioni di cui al comma 2 e allega alla comunicazione le informazioni di cui all'allegato II-*bis*.

5. Nell'applicare i requisiti stabiliti dall'allegato I, sezione A, l'amministrazione fa riferimento agli orientamenti di cui all'allegato II, per quanto fattibile e compatibile con le caratteristiche costruttive della nave.

6. Le navi ro/ro da passeggeri esistenti autorizzate a trasportare oltre 1350 persone a bordo, che la società adibisce a servizi di linea da o verso un porto nazionale dopo il 5 dicembre 2024 e che non sono mai state certificate a norma del presente decreto, rispettano, a scelta della società, i requisiti specifici di stabilità di cui al capitolo II-1, parte B, della SOLAS 2020 oppure i requisiti specifici di stabilità di cui all'allegato I, sezione A, oltre a quelli previsti dal capitolo II-1, parte B, della SOLAS 2009. I requisiti di stabilità applicati sono riportati nel certificato di cui all'articolo 7.

7. Le navi ro/ro da passeggeri esistenti autorizzate a trasportare fino a un massimo di 1350 persone a bordo che la società adibisce a servizi di linea da o verso un porto nazionale dopo il 5 dicembre 2024 e che non sono mai state certificate a norma del presente decreto, rispettano, a scelta della società, i requisiti specifici di stabilità di cui all'allegato I, sezione A oppure i requisiti specifici di stabilità di cui all'allegato I, sezione B. I requisiti di stabilità applicati sono riportati nel certificato di cui all'articolo 7.

8. Le navi ro/ro da passeggeri esistenti che sono impiegate in servizi di linea alla data del 5 dicembre 2024 continuano a rispettare i requisiti specifici di stabilità contenuti nell'allegato I al presente decreto, nella versione vigente prima dell'entrata in vigore della presente disposizione.».

Art. 5.

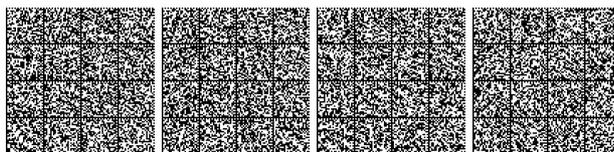
Modifiche all'articolo 6 del decreto legislativo 14 marzo 2005, n. 65

1. L'articolo 6 del decreto legislativo 14 marzo 2005, n. 65, è abrogato.

Art. 6.

Modifiche all'articolo 7 del decreto legislativo 14 marzo 2005, n. 65

1. L'articolo 7 del decreto legislativo 14 marzo 2005, n. 65, è sostituito dal seguente:

«Art. 7. - Certificati - 1. Tutte le navi da passeggeri ro/ro nuove ed esistenti sono in possesso di un certificato attestante la conformità ai requisiti specifici di stabilità previsti dall'articolo 5 e dall'allegato I al presente decreto.

2. Il certificato di cui al comma 1 è rilasciato dall'amministrazione dello Stato di bandiera ovvero da un organismo riconosciuto da essa autorizzato, su modello approvato dall'amministrazione e integrato con altra documentazione pertinente.

3. Per le navi ro/ro da passeggeri conformi ai requisiti specifici di stabilità di cui all'allegato I, sezione A, il certificato indica l'altezza significativa d'onda massima per cui la nave risulta soddisfare i requisiti specifici di stabilità previsti dall'articolo 5.

4. Il certificato di cui al comma 3 rimane valido al fine della navigazione in tratti di mare con un valore di altezza significativa d'onda uguale o inferiore a quello riportato nel certificato.

5. Nell'effettuare la verifica di cui all'articolo 2, comma 2, l'autorità marittima riconosce i certificati rilasciati dallo Stato membro di bandiera ai fini dell'applicazione dei requisiti specifici di stabilità previsti dall'articolo 5 e dall'allegato I. Sono accettati i certificati rilasciati dallo Stato terzo di bandiera, nei quali si certifica che una nave è conforme ai requisiti specifici di stabilità previsti dall'articolo 5 e dall'allegato I.».

Art. 7.

Modifiche all'articolo 8
del decreto legislativo 14 marzo 2005, n. 65

1. All'articolo 8 del decreto legislativo 14 marzo 2005, n. 65, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, le parole: «L'armatore o l'esercente» sono sostituite dalle seguenti: «La società», le parole: «deve comunicare» sono sostituite dalle seguenti: «deve notificare» e le parole: «all'articolo 7, comma 2, del decreto legislativo 2 febbraio 2001, n. 28» sono sostituite dalle seguenti: «all'articolo 4, comma 4, del decreto legislativo 22 aprile 2020, n. 37 e all'allegato XV, punto 1.3, al decreto legislativo 24 marzo 2011, n. 53»;

b) al comma 2, le parole: «L'armatore o l'esercente» sono sostituite dalle seguenti: «La società» e le parole: «deve informare la» sono sostituite dalle seguenti: «deve inoltrare notifica alla»;

c) al comma 3, le parole: «Qualora il servizio» sono sostituite dalle seguenti: «Per le navi ro/ro da passeggeri conformi ai requisiti specifici di cui all'allegato I, sezione A, qualora il servizio» e dopo le parole: «in applicazione dei requisiti specifici di stabilità di cui all'allegato I» sono inserite le seguenti: «, sezione A».

Art. 8.

Modifiche all'articolo 9
del decreto legislativo 14 marzo 2005, n. 65

1. All'articolo 9, comma 1, del decreto legislativo 14 marzo 2005, n. 65, le parole: «adottate con la procedura di cui all'articolo 11 della direttiva 2003/25/CE» sono sostituite dalle seguenti: «ai sensi dell'articolo 36 della legge 24 dicembre 2012, n. 234».

Art. 9.

Modifiche all'articolo 10
del decreto legislativo 14 marzo 2005, n. 65

1. All'articolo 10, comma 1, del decreto legislativo 14 marzo 2005, n. 65, le parole: «all'articolo 6» sono sostituite dalle seguenti: «all'articolo 5».

Art. 10.

Modifiche all'allegato I
al decreto legislativo 14 marzo 2005, n. 65

1. All'allegato I al decreto legislativo 14 marzo 2005, n. 65, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) dopo il titolo, sono inserite le seguenti parole:

«Sezione A

Ai fini della presente sezione A, i riferimenti alle regole della convenzione SOLAS si intendono fatti a tali regole così come applicate ai sensi della SOLAS 90.»;

b) al punto 1, le parole: «le navi ro/ro da passeggeri di cui all'articolo 2.1, devono rispettare i requisiti del presente allegato» sono sostituite dalle seguenti: «, devono essere rispettati i requisiti della presente sezione»;

c) dopo il punto 4, è inserita la seguente sezione:

«Sezione B

I requisiti del capitolo II-1, parte B, della SOLAS 2020 devono essere rispettati. Tuttavia, in deroga alla regola II-1/B/6.2.3 della SOLAS 2020, l'indice di compartimentazione richiesto R deve essere determinato come segue:

Persone a bordo (N)	Indice di compartimentazione (R)
N < 1 000	R = 0,000088 * N + 0,7488
1 000 ≤ N ≤ 1 350	R = 0,0369 * ln (N + 89,048) + 0,579

in cui:

N = Numero totale di persone a bordo.»;

d) le parole: «ente tecnico», ovunque ricorrono, sono sostituite dalle seguenti: «organismo riconosciuto»;

e) all'appendice, punto 6.1, le parole: «per le navi straniere e l'ente tecnico della nave per le navi italiane» sono soppresse.

Art. 11.

Modifiche all'allegato II
al decreto legislativo 14 marzo 2005, n. 65

1. All'allegato II al decreto legislativo 14 marzo 2005, n. 65, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) le parole: «Allegato II (previsto dagli articoli 5, commi 3 e 7; comma 5)» sono sostituite dalle seguenti: «Allegato II (previsto dall'articolo 5, comma 5)»;

b) nella parte I, al primo capoverso, sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: «, sezione A»;

c) le parole: «ente tecnico», ovunque ricorrono, sono sostituite dalle seguenti: «organismo riconosciuto».

Art. 12.

*Allegato II-*bis
al decreto legislativo 14 marzo 2005, n. 65

1. Al decreto legislativo 14 marzo 2005, n. 65, dopo l'allegato II, è aggiunto l'allegato II-*bis* di cui all'allegato A al presente decreto.

Art. 13.

*Modifiche all'articolo 4-*bis
del decreto legislativo 4 febbraio 2000, n. 45

1. All'articolo 4-*bis* del decreto legislativo 4 febbraio 2000, n. 45, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: «, come modificati dal decreto legislativo di recepimento della direttiva (UE) 2023/936 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 maggio 2023»;

b) dopo il comma 1, è inserito il seguente:

«1-*bis*. Nel corso delle ispezioni di cui all'articolo 3 del decreto legislativo 22 aprile 2020, n. 37, l'autorità marittima accerta che le navi ro/ro da passeggeri battenti bandiera italiana, prima di essere adibite a viaggi nell'ambito di servizi di linea nel tratto di mare A di cui all'articolo 3, comma 1, lettera *a)*, del presente decreto, siano pienamente conformi ai requisiti di cui all'articolo 5 del decreto legislativo 14 marzo 2005, n. 65. Nell'effettuare la verifica di cui al presente comma, l'autorità marittima, riconosce i certificati rilasciati dall'amministrazione dello Stato di bandiera di altri Stati membri ai fini dell'applicazione dei requisiti specifici di stabilità previsti dall'articolo 5 del decreto legislativo n. 65 del 2005 e dall'allegato I al medesimo decreto.».

Art. 14.

Clausola di invarianza finanziaria

1. Dall'attuazione del presente decreto non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

2. Le amministrazioni interessate provvedono agli adempimenti previsti dal presente decreto con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

Il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sarà inserito nella Raccolta ufficiale degli atti normativi della Repubblica italiana. È fatto obbligo a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 31 ottobre 2024

MATTARELLA

MELONI, *Presidente del Consiglio dei ministri*

FITTO, *Ministro per gli affari europei, il Sud, le politiche di coesione e il PNRR*

SALVINI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*

TAJANI, *Ministro degli affari esteri e della cooperazione internazionale*

NORDIO, *Ministro della giustizia*

GIORGETTI, *Ministro dell'economia e delle finanze*

URSO, *Ministro delle imprese e del made in Italy*

Visto, *Il Guardasigilli:* NORDIO

ALLEGATO *A*

(articolo 12)

«Allegato II-bis

(previsto dagli articoli 5, commi 3 e 4)

Dettagli della notifica

Dati da comunicare in conformità dell'articolo 5, comma 2:

I. Dati generali

1) Requisiti di stabilità applicabili: sezione A o sezione B dell'allegato I;

2) numero di identificazione della nave (numero IMO, indicativo radio);

3) caratteristiche principali;

4) piano generale;

5) numero di persone a bordo;

6) GT;

7) la nave è bidirezionale: sì/no;

8) la nave dispone di lunghe stive inferiori: sì/no.

II. Dati specifici — per le navi ro/ro da passeggeri soggette ai requisiti probabilistici stabiliti dalla convenzione SOLAS

1) dl, dp, ds;

2) R - indice richiesto;

3) planimetria (piano delle tenute stagne) per i sotto-compartimenti con tutti i punti di apertura interni ed esterni, compresi i loro sotto-compartimenti collegati e i dettagli utilizzati per la misurazione degli spazi, come il piano generale e il piano dei serbatoi; devono essere inclusi i limiti di compartimentazione longitudinale, trasversale e verticale (1);

4) indice di compartimentazione ottenuto A con una tabella riassuntiva di tutti i contributi per tutte le zone in avaria (2) con una colonna separata con l'indice di compartimentazione ottenibile (w*p*v);

5) per i casi di avaria nelle zone 1 e 2, la percentuale di casi di avaria che non è stata oggetto di indagine [ossia i casi non inclusi nel fattore (w*p*v)], con s = 0, s = 1 e 0 < s < 1;

6) per i casi di avaria nelle zone 1 e 2, la percentuale di casi di avaria che coinvolgono spazi ro/ro che non è stata oggetto di indagine [ossia i casi non inclusi nel fattore (w*p*v)], con s = 0, s = 1 e 0 < s < 1;

7) per ciascuna avaria che contribuisce all'indice di compartimentazione ottenuto A, identificazione degli spazi allagati, valore del contributo e fattore «s» (3);

8) dettagli delle avarie non contributive (s = 0 e p > 0) per le navi ro/ro da passeggeri dotate di lunga stiva inferiore, compresi tutti i dettagli dei fattori calcolati (4).

III. Dati specifici — per le navi ro/ro da passeggeri che applicano l'allegato I, sezione A

1) Metodo di conformità:

- prove in vasca
- calcoli

Indicare se sono stati evitati i calcoli della quantità d'acqua sul ponte a causa, ad esempio, del fatto che il bordo libero residuo è superiore a 2,0 m in tutti i casi di avaria: sì/no

2) Altezza significativa d'onda ai sensi della direttiva 2003/25/CE.

NOTE:

(1) Questa documentazione deve essere presentata alle amministrazioni conformemente al punto 2.2 dell'appendice della risoluzione MSC.429 (98) dell'IMO.

(2) Questa documentazione deve essere presentata alle amministrazioni conformemente al punto 2.3.1 dell'appendice della risoluzione MSC.429 (98) dell'IMO.

(3) Questa documentazione deve essere presentata alle amministrazioni conformemente al punto 2.3.1 dell'appendice della risoluzione MSC.429 (98) dell'IMO.

(4) Questa documentazione deve essere presentata alle amministrazioni conformemente al punto 2.3.1 dell'appendice della risoluzione MSC.429 (98) dell'IMO.».

NOTE

AVVERTENZA

— Il testo delle note qui pubblicato è stato redatto dall'amministrazione competente per materia, ai sensi dell'art.10, commi 2 e 3, del testo unico delle disposizioni sulla promulgazione delle leggi, sull'emanazione dei decreti del Presidente della Repubblica e sulle pubblicazioni ufficiali della Repubblica italiana, approvato con D.P.R. 28 dicembre 1985, n. 1092, al solo fine di facilitare la lettura delle disposizioni di legge modificate o alle quali è operato il rinvio. Restano invariati il valore e l'efficacia degli atti legislativi qui trascritti.

— Per le direttive CEE vengono forniti gli estremi di pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* delle Comunità europee (GUUE).

Note alle premesse

— Si riporta l'articolo 76 della Costituzione:

— L'art. 76 della Costituzione stabilisce che l'esercizio della funzione legislativa non può essere delegato al Governo se non con determinazione di principi e criteri direttivi e soltanto per tempo limitato e per oggetti definiti.

— L'articolo 87 della Costituzione, al quinto comma, conferisce al Presidente della Repubblica il potere di promulgare le leggi e di emanare i decreti aventi valore di legge e i regolamenti.

— Si riporta l'articolo 117 della Costituzione:

«Art. 117. - La potestà legislativa è esercitata dallo Stato e dalle Regioni nel rispetto della Costituzione, nonché dei vincoli derivanti dall'ordinamento comunitario e dagli obblighi internazionali.

Lo Stato ha legislazione esclusiva nelle seguenti materie:

a) politica estera e rapporti internazionali dello Stato; rapporti dello Stato con l'Unione europea; diritto di asilo e condizione giuridica dei cittadini di Stati non appartenenti all'Unione europea;

b) immigrazione;

c) rapporti tra la Repubblica e le confessioni religiose;

d) difesa e Forze armate; sicurezza dello Stato; armi, munizioni ed esplosivi;

e) moneta, tutela del risparmio e mercati finanziari; tutela della concorrenza; sistema valutario; sistema tributario e contabile dello Stato; armonizzazione dei bilanci pubblici; perequazione delle risorse finanziarie;

f) organi dello Stato e relative leggi elettorali; *referendum* statali; elezione del Parlamento europeo;

g) ordinamento e organizzazione amministrativa dello Stato e degli enti pubblici nazionali;

h) ordine pubblico e sicurezza, ad esclusione della polizia amministrativa locale;

i) cittadinanza, stato civile e anagrafi;

l) giurisdizione e norme processuali; ordinamento civile e penale; giustizia amministrativa;

m) determinazione dei livelli essenziali delle prestazioni concernenti i diritti civili e sociali che devono essere garantiti su tutto il territorio nazionale;

n) norme generali sull'istruzione;

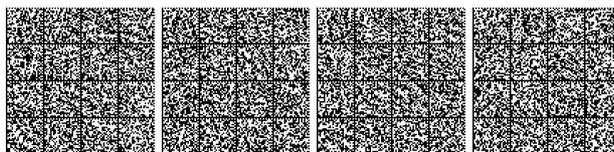
o) previdenza sociale;

p) legislazione elettorale, organi di governo e funzioni fondamentali di Comuni, Province e Città metropolitane;

q) dogane, protezione dei confini nazionali e profilassi internazionale;

r) pesi, misure e determinazione del tempo; coordinamento informativo statistico e informatico dei dati dell'amministrazione statale, regionale e locale; opere dell'ingegno;

s) tutela dell'ambiente, dell'ecosistema e dei beni culturali.

Sono materie di legislazione concorrente quelle relative a: rapporti internazionali e con l'Unione europea delle Regioni; commercio con l'estero; tutela e sicurezza del lavoro; istruzione, salva l'autonomia delle istituzioni scolastiche e con esclusione della istruzione e della formazione professionale; professioni; ricerca scientifica e tecnologica e sostegno all'innovazione per i settori produttivi; tutela della salute; alimentazione; ordinamento sportivo; protezione civile; governo del territorio; porti e aeroporti civili; grandi reti di trasporto e di navigazione; ordinamento della comunicazione; produzione, trasporto e distribuzione

nazionale dell'energia; previdenza complementare e integrativa; coordinamento della finanza pubblica e del sistema tributario; valorizzazione dei beni culturali e ambientali e promozione e organizzazione di attività culturali; casse di risparmio, casse rurali, aziende di credito a carattere regionale; enti di credito fondiario e agrario a carattere regionale. Nelle materie di legislazione concorrente spetta alle Regioni la potestà legislativa, salvo che per la determinazione dei principi fondamentali, riservata alla legislazione dello Stato.

Spetta alle Regioni la potestà legislativa in riferimento ad ogni materia non espressamente riservata alla legislazione dello Stato.

Le Regioni e le Province autonome di Trento e di Bolzano, nelle materie di loro competenza, partecipano alle decisioni dirette alla formazione degli atti normativi comunitari e provvedono all'attuazione e all'esecuzione degli accordi internazionali e degli atti dell'Unione europea, nel rispetto delle norme di procedura stabilite da legge dello Stato, che disciplina le modalità di esercizio del potere sostitutivo in caso di inadempienza.

La potestà regolamentare spetta allo Stato nelle materie di legislazione esclusiva, salva delega alle Regioni. La potestà regolamentare spetta alle Regioni in ogni altra materia. I Comuni, le Province e le Città metropolitane hanno potestà regolamentare in ordine alla disciplina dell'organizzazione e dello svolgimento delle funzioni loro attribuite.

Le leggi regionali rimuovono ogni ostacolo che impedisce la piena parità degli uomini e delle donne nella vita sociale, culturale ed economica e promuovono la parità di accesso tra donne e uomini alle cariche elettive.

La legge regionale ratifica le intese della Regione con altre Regioni per il migliore esercizio delle proprie funzioni, anche con individuazione di organi comuni.

Nelle materie di sua competenza la Regione può concludere accordi con Stati e intese con enti territoriali interni ad altro Stato, nei casi e con le forme disciplinati da leggi dello Stato.».

— Si riporta l'articolo 14 della legge 23 agosto 1988 n. 400 (Disciplina dell'attività di Governo e ordinamento della Presidenza del Consiglio dei ministri):

«Art. 14 *(Decreti legislativi)*. — 1. I decreti legislativi adottati dal Governo ai sensi dell'articolo 76 della Costituzione sono emanati dal Presidente della Repubblica con la denominazione di "decreto legislativo" e con l'indicazione, nel preambolo, della legge di delegazione, della deliberazione del Consiglio dei ministri e degli altri adempimenti del procedimento prescritti dalla legge di delegazione.

2. L'emanazione del decreto legislativo deve avvenire entro il termine fissato dalla legge di delegazione; il testo del decreto legislativo adottato dal Governo è trasmesso al Presidente della Repubblica, per la emanazione, almeno venti giorni prima della scadenza.

3. Se la delega legislativa si riferisce ad una pluralità di oggetti distinti suscettibili di separata disciplina, il Governo può esercitarla mediante più atti successivi per uno o più degli oggetti predetti. In relazione al termine finale stabilito dalla legge di delegazione, il Governo informa periodicamente le Camere sui criteri che segue nell'organizzazione dell'esercizio della delega.

4. In ogni caso, qualora il termine previsto per l'esercizio della delega ecceda i due anni, il Governo è tenuto a richiedere il parere delle Camere sugli schemi dei decreti delegati. Il parere è espresso dalle Commissioni permanenti delle due Camere competenti per materia entro sessanta giorni, indicando specificamente le eventuali disposizioni non ritenute corrispondenti alle direttive della legge di delegazione. Il Governo, nei trenta giorni successivi, esaminato il parere, ritrasmette, con le sue osservazioni e con eventuali modificazioni, i testi alle Commissioni per il parere definitivo che deve essere espresso entro trenta giorni.».

— La legge 24 dicembre 2012, n. 234 (Norme generali sulla partecipazione dell'Italia alla formazione e all'attuazione della normativa e delle politiche dell'Unione europea) è pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* 4 gennaio 2013, n. 3.

— Si riporta l'articolo 1 e l'allegato A della legge 21 febbraio 2024, n. 15 (Delega al Governo per il recepimento delle direttive europee e l'attuazione di altri atti dell'Unione europea – Legge di delegazione europea 2022-2023):

«Art. 1.*(Delega al Governo per l'attuazione e il recepimento degli atti normativi dell'Unione europea)*. — 1. Il Governo è delegato ad adottare, secondo i termini, le procedure e i principi e criteri direttivi di cui agli articoli 31 e 32 della legge 24 dicembre 2012, n. 234, nonché quelli specifici stabiliti dalla presente legge, i decreti legislativi per l'attuazione e il recepimento degli atti dell'Unione europea di cui agli articoli da 3 a 19 della presente legge e all'annesso allegato A.

2. Gli schemi dei decreti legislativi di cui al comma 1 sono trasmessi, dopo l'acquisizione degli altri pareri previsti dalla legge, alla Camera dei deputati e al Senato della Repubblica affinchè su di essi sia espresso il parere dei competenti organi parlamentari.

3. Fermo restando quanto previsto dagli articoli 6, comma 3, 7, comma 2, 11, comma 3, 13, comma 2, 14, comma 3, 15, comma 4, 16, comma 3, 17, comma 3, 18, comma 3, e 19, comma 3, eventuali spese non contemplate da leggi vigenti e che non riguardano l'attività ordinaria delle amministrazioni statali o regionali possono essere previste nei decreti legislativi di cui al comma 1 del presente articolo, nei soli limiti occorrenti per l'adempimento degli obblighi derivanti dall'esercizio delle deleghe di cui al medesimo comma 1.

Alla relativa copertura, nonché alla copertura delle minori entrate eventualmente derivanti dall'attuazione delle deleghe, laddove non sia possibile farvi fronte con i fondi già assegnati alle competenti amministrazioni, si provvede mediante riduzione del fondo per il recepimento della normativa europea di cui all'articolo 41-*bis* della citata legge n. 234 del 2012. Qualora la dotazione del predetto fondo si rivelasse insufficiente, i decreti legislativi dai quali derivino nuovi o maggiori oneri sono emanati solo successivamente all'entrata in vigore dei provvedimenti legislativi che stanziano le occorrenti risorse finanziarie, in conformità all'articolo 17, comma 2, della legge 31 dicembre 2009, n. 196.».

«Allegato A

(articolo 1, comma 1)

1) Direttiva (UE) 2021/2101 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 novembre 2021, che modifica la direttiva 2013/34/UE per quanto riguarda la comunicazione delle informazioni sull'imposta sul reddito da parte di talune imprese e succursali (Testo rilevante ai fini del SEE).

2) Direttiva (UE) 2022/362 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 febbraio 2022, che modifica le direttive 1999/62/CE, 1999/37/CE e (UE) 2019/520 per quanto riguarda la tassazione a carico di veicoli per l'uso di alcune infrastrutture.

3) Direttiva (UE) 2022/542 del Consiglio, del 5 aprile 2022, recante modifica delle direttive 2006/112/CE e (UE) 2020/285 per quanto riguarda le aliquote dell'imposta sul valore aggiunto.

4) Direttiva (UE) 2022/2041 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 ottobre 2022, relativa a salari minimi adeguati nell'Unione europea.

5) Direttiva (UE) 2022/2381 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 novembre 2022, riguardante il miglioramento dell'equilibrio di genere fra gli amministratori delle società quotate e relative misure (Testo rilevante ai fini del SEE).

6) Direttiva (UE) 2023/946 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 maggio 2023, che modifica la direttiva 2003/25/CE per quanto riguarda l'inclusione di requisiti di stabilità migliorati e l'allineamento ditale direttiva ai requisiti di stabilità definiti dall'Organizzazione marittima internazionale (Testo rilevante ai fini del SEE).

7) Direttiva (UE) 2023/977 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 maggio 2023, relativa allo scambio di informazioni tra le autorità di contrasto degli Stati membri e che abroga la decisione quadro 2006/960/GAI del Consiglio.».

— La direttiva (UE) 2023/946 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 maggio 2023, che modifica la direttiva 2003/25/CE per quanto riguarda l'inclusione di requisiti di stabilità migliorati e l'allineamento di tale direttiva ai requisiti di stabilità definiti dall'Organizzazione marittima internazionale, è pubblicata nella G.U.U.E. 15 maggio 2023, n. L 128.

— Il regolamento (CE) n. 391/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, relativo alle disposizioni ed alle norme comuni per gli organismi che effettuano le ispezioni e le visite di controllo delle navi, è pubblicato nella G.U.U.E. 28 maggio 2009, n. L 131.

— La direttiva 2009/45/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 6 maggio 2009, relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri, è pubblicata nella G.U.U.E. 25 giugno 2009, n. L 163.

— La direttiva (UE) 2017/2110 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 novembre 2017, relativa a un sistema di ispezioni per l'esercizio in condizioni di sicurezza di navi ro-ro da passeggeri e di

unità veloci da passeggeri adibite a servizi di linea e che modifica la direttiva 2009/16/CE e abroga la direttiva 1999/35/CE del Consiglio, è pubblicata nella G.U.U.E. 30 novembre 2017, n. L 315.

— Il regio decreto 30 marzo 1942, n. 327 (Approvazione del testo definitivo del Codice della navigazione) è pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 18 aprile 1942, n. 93.

— Il decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 22 gennaio 1947, n. 340 (Riordinamento del Registro Italiano Navale) è pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 23 maggio 1947, n. 116.

— La legge 5 giugno 1962, n. 616 (Sicurezza della navigazione e della vita umana in mare) è pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* 5 luglio 1962, n. 168.

— La legge 23 maggio 1980, n. 313 (Adesione alla convenzione internazionale del 1974 per la salvaguardia della vita umana in mare, con allegato, aperta alla firma a Londra il 1° novembre 1974, e sua esecuzione) è pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* 12 luglio 1980, n. 190, S.O.

— Il decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112 (Conferimento di funzioni e compiti amministrativi dello Stato alle regioni ed agli enti locali, in attuazione del capo I della legge 15 marzo 1997, n. 59) è pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 21 aprile 1998, n. 92, S.O.

— Il decreto legislativo 4 febbraio 2000, n. 45 (Attuazione della direttiva 2009/45/CE relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri) è pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 7 marzo 2000, n. 55.

— Il decreto legislativo 14 marzo 2005, n. 65 (Attuazione della direttiva 2003/25/CE relativa ai requisiti specifici di stabilità per le navi ro-ro da passeggeri) è pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 27 aprile 2005, n. 96, S.O.

— Il decreto legislativo 24 marzo 2011, n. 53 (Attuazione della direttiva 2009/16/CE recante le norme internazionali per la sicurezza delle navi, la prevenzione dell'inquinamento e le condizioni di vita e di lavoro a bordo per le navi che approdano nei porti comunitari e che navigano nelle acque sotto la giurisdizione degli Stati membri) è pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 27 aprile 2011, n. 96.

— Il decreto legislativo 14 giugno 2011, n. 104 (Attuazione della direttiva 2009/15/CE relativa alle disposizioni ed alle norme comuni per gli organismi che effettuano le ispezioni e le visite di controllo delle navi e per le pertinenti attività delle amministrazioni marittime) è pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 11 luglio 2011, n. 159.

— Il decreto legislativo 22 aprile 2020, n. 37 (Attuazione della direttiva (UE) 2017/2110 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 novembre 2017, relativa ad un sistema di ispezioni per l'esercizio in condizioni di sicurezza di navi ro-ro da passeggeri e di unità veloci da passeggeri adibite a servizi di linea e che modifica la direttiva 2009/16/CE e abroga la direttiva 1999/35/CE del Consiglio) è pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 26 maggio 2020, n. 134.

— Il decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328 (Approvazione del regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione) è pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 21 aprile 1952, n. 94, S.O.

— Il decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435 (Approvazione del regolamento per la sicurezza della navigazione e della vita umana in mare) è pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 22 gennaio 1992, n. 17, S.O.

Note all'art. 1:

— Si riporta il testo dell'articolo 1 del citato decreto legislativo 14 marzo 2005, n. 65, come modificato dal presente decreto:

«Art. 1 *(Definizioni).* — 1. Ai fini del presente decreto s'intende per:

a) altezza significativa d'onda (hs): l'altezza media del terzo delle onde di altezza più elevata fra quelle osservate in un dato periodo;

b) amministrazione: il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto;

c) amministrazione dello Stato di bandiera: le autorità competenti dello Stato la cui bandiera la nave ro/ro da passeggeri è autorizzata a battere;

d) autorità marittima: gli uffici locali di cui all'articolo 17 del codice della navigazione, secondo funzioni delegate con direttive del Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto;

e) bordo libero residuo (fr): la distanza minima fra il ponte ro/ro danneggiato e la linea di galleggiamento finale nel punto in cui si è verificata l'avaria, senza tenere conto degli ulteriori effetti prodotti dall'acqua accumulatasi sul ponte ro/ro danneggiato;

f) convenzione SOLAS: la convenzione internazionale del 1974 per la salvaguardia della vita umana in mare, resa esecutiva in Italia con legge 23 maggio 1980, n. 313, unitamente ai successivi protocolli ed emendamenti dal momento della loro entrata in vigore;

f-bis*) SOLAS 90: la convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare del 1974, così come modificata in ultimo dalla risoluzione MSC.117 (74);*

f-ter*) SOLAS 2009: la convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare del 1974, così come modificata in ultimo dalla risoluzione MSC.216 (82);*

f-quater*) SOLAS 2020: la convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare del 1974, così come modificata in ultimo dalla risoluzione MSC.421 (98);*

g) *organismo riconosciuto: l'organismo riconosciuto conformemente al regolamento (CE) n. 391/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009; per le navi da passeggeri nazionali, si intende l'ente tecnico di cui all'articolo 1, comma 1, lettera bb*-sexies*), del decreto legislativo 4 febbraio 2000, n. 45);*

h) nave ro/ro da passeggeri: una nave che trasporti più di dodici passeggeri e disponga di locali da carico ro/ro o di locali di categoria speciale, come definiti nella regola II-2/3 della convenzione SOLAS;

i) *nave ro/ro da passeggeri nuova: una nave ro/ro da passeggeri che non sia una nave ro/ro da passeggeri esistente;*

l) *nave ro/ro da passeggeri esistente: una nave ro/ro da passeggeri la cui chiglia sia stata impostata o che si trovi a un equivalente stadio di costruzione prima del 5 dicembre 2024; per equivalente stadio di costruzione si intende lo stadio in cui:*

1) ha avuto inizio la costruzione di una nave specifica ben identificabile;

2) l'assemblaggio di quella determinata nave comprende almeno 50 tonnellate o l'uno per cento della massa stimata del materiale strutturale, assumendo il minore di questi due valori;

m) passeggero: qualsiasi persona che non sia il comandante della nave, un membro dell'equipaggio, né altra persona impiegata o occupata a qualsiasi titolo a bordo della nave in relazione all'attività della nave stessa, e che non sia un bambino di età inferiore a dodici mesi;

m-bis*) requisiti specifici di stabilità: i requisiti di stabilità di cui all'articolo 5;*

n) *servizio di linea: una serie di collegamenti marittimi effettuati da navi ro-ro da passeggeri attraverso i quali si realizza un servizio tra gli stessi due o più porti, oppure una serie di viaggi da e verso lo stesso porto senza scali intermedi in base a un orario pubblicato oppure con collegamenti tanto regolari o frequenti da costituire una serie sistematica evidente;*

o) *società: l'armatore della nave ro/ro da passeggeri o qualsiasi altra persona fisica o giuridica, quali il gestore o il noleggiatore a scafo nudo, che hanno assunto dall'armatore la responsabilità dell'esercizio della nave;*

p) Stato di approdo: lo Stato membro dai cui porti o verso i cui porti una nave ro/ro da passeggeri effettua un servizio di linea;

q) viaggio internazionale: un viaggio per mare da un porto di uno Stato membro a un porto situato fuori da detto Stato o viceversa.».

Note all'art. 2:

— Si riporta il testo dell'articolo 2 del citato decreto legislativo 14 marzo 2005, n. 65, come modificato dal presente decreto:

«Art. 2. *(Àmbito di applicazione).* — 1. Il presente decreto si applica a tutte le navi ro/ro da passeggeri che effettuano servizi di linea in viaggi internazionali da o verso porti dello Stato, indipendentemente dalla bandiera che battono.

2. Prima di adibire una nave a servizi di linea in viaggi internazionali da o verso porti dello Stato, l'autorità marittima accerta la conformità ai requisiti del presente decreto:

a) *durante le ispezioni di cui all'articolo 19 del decreto legislativo 24 marzo 2011, n. 53, per le navi ro/ro da passeggeri battenti bandiera diversa da quella italiana;*

b) *durante le ispezioni di cui all'articolo 3 del decreto legislativo 22 aprile 2020, n. 37, per le navi ro/ro da passeggeri battenti bandiera italiana.*».

Note all'art. 3:

— Si riporta il testo dell'articolo 3 del citato decreto legislativo 14 marzo 2005, n. 65, come modificato dal presente decreto:

«Art. 3. *(Altezza significativa d'onda).* — 1. Per determinare l'altezza dell'acqua sul ponte garage, in applicazione dei requisiti specifici di stabilità di cui all'allegato I, *sezione A,* è impiegata l'altezza significativa d'onda (hs). I valori dell'altezza significativa d'onda sono quelli che, su base annua, non sono superati con una probabilità maggiore del dieci per cento.».

Note all'art. 4:

— Per i riferimenti normativi del decreto legislativo 4 febbraio 2000, n. 45, si veda nelle note alle premesse.

Note all'art. 7:

— Si riporta il testo dell'articolo 8 del citato decreto legislativo 14 marzo 2005, n. 65, come modificato dal presente decreto:

«Art. 8. *(Esercizio stagionale o per periodi di breve durata).* — 1. *La società* che effettua un servizio di linea su tutto l'arco dell'anno, se intende impiegare per lo stesso servizio navi ro/ro da passeggeri aggiuntive per un periodo più breve, *deve notificare* alla competente autorità marittima i dati identificativi delle navi aggiuntive che intende utilizzare almeno un mese prima del loro impiego nel servizio in questione. Tuttavia, se per circostanze imprevedibili, è necessario impiegare rapidamente una nave ro/ro da passeggeri sostitutiva per evitare l'interruzione del servizio, si applicano le disposizioni di cui *all'articolo 4, comma 4, del decreto legislativo 22 aprile 2020, n. 37 e all'allegato XV, punto 1.3, al decreto legislativo 24 marzo 2011, n. 53.*

2. *La società* che intende effettuare un servizio di linea stagionale per un periodo non superiore a sei mesi *deve inoltrare notifica alla* competente autorità marittima almeno tre mesi prima dell'inizio di tale servizio.

3. *Per le navi ro/ro da passeggeri conformi ai requisiti specifici di cui all'allegato I, sezione A, qualora il servizio* di cui ai commi 1 e 2 sia svolto in condizioni caratterizzate da un'altezza significativa d'onda minore di quella fissata per il corso dell'intero anno nel tratto di mare considerato, è consentito impiegare il valore dell'altezza significativa d'onda relativo a tale periodo di esercizio più breve per determinare il battente d'acqua sul ponte, in applicazione dei requisiti specifici di stabilità di cui all'allegato I, *sezione A.* Il valore dell'altezza significativa d'onda applicabile per questo periodo di esercizio più breve è concordato dall'amministrazione con le autorità competenti degli altri Stati membri o, se applicabile e possibile, con le autorità competenti degli altri Paesi terzi cui appartengono i porti che figurano nella rotta seguita dalla nave.

4. Le navi da passeggeri autorizzate ad uno dei servizi di cui ai commi 1 e 2, non appena ottenuta l'autorizzazione dalla competente autorità marittima, devono tenere a bordo la certificazione prevista dall'articolo 7.».

Note all'art. 8:

— Si riporta il testo dell'articolo 9 del citato decreto legislativo 14 marzo 2005, n. 65, come modificato dal presente decreto:

«Art. 9. *(Adeguamenti).* — 1. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti sono apportate le modifiche agli allegati, *ai sensi dell'articolo 36 della legge 24 dicembre 2012, n. 234.».*

Note all'art. 9:

— Si riporta il testo dell'articolo 10 del citato decreto legislativo 14 marzo 2005, n. 65, come modificato dal presente decreto:

«Art. 10. *(Sanzioni).* — 1. L'armatore, l'esercente o il comandante che violano le norme di cui *all'articolo 5* sono puniti con la sanzione di cui all' articolo 1215, primo comma, del codice della navigazione.

2. L'armatore o l'esercente che violano le norme di cui agli articoli 7, comma 1, e 8, commi 1 e 2, sono puniti con la sanzione di cui all' articolo 1216 del codice della navigazione. La stessa pena si applica al comandante ma la pena è ridotta.».

Note all'art. 10:

— Si riporta il testo dell'allegato I del citato decreto legislativo 14 marzo 2005, n. 65, come modificato dal presente decreto:

«Allegato I

(previsto dagli articoli 5, 7 e 8)

Requisiti specifici di stabilità per le navi ro/ro da passeggeri

Sezione A

Ai fini della presente sezione A, i riferimenti alle regole della convenzione SOLAS si intendono fatti a tali regole così come applicate ai sensi della SOLAS 90.

1. Oltre ai requisiti della regola II-1/B/8 della convenzione SOLAS in materia di compartimentazione stagna e stabilità in condizioni di avaria, *devono essere rispettati i requisiti della presente sezione.*

1.1. Le disposizioni della regola II-1/B/8.2.3 devono essere rispettate tenendo conto dell'effetto di una ipotetica quantità d'acqua accumulatasi sul primo ponte inferiore alla linea di galleggiamento del piano di costruzione nella stiva ro/ro o in una stiva speciale secondo la definizione della regola II-2/3 della convenzione SOLAS a seguito di un danneggiamento (in seguito denominato «ponte ro/ro danneggiato»). Non devono invece essere rispettati gli altri requisiti della regola II-1/B/8 nel dare applicazione alle norme di stabilità contenute nel presente allegato. Il presunto volume di acqua marina accumulato va calcolato applicando alla superficie inondata un'altezza fissa calcolata a partire da:

a) il punto più basso dell'orlo esterno del ponte ro/ro in corrispondenza del compartimento danneggiato; oppure

b) se tale orlo è sommerso, il calcolo utilizza un'altezza fissa al disopra del piano di galleggiamento applicabile per tutti i possibili angoli di assetto longitudinale e sbandamento, secondo i seguenti valori:

0,5 metri, se il bordo libero residuo (f_r) è pari o inferiore a 0,3 metri,

0,0 metri se il bordo libero residuo (f_r) è pari o superiore a 2,0 metri,

valori intermedi calcolati con interpolazione lineare, se il bordo libero residuo (f_r) è superiore a 0,3 metri ma inferiore a 2,0 metri.

Per bordo libero residuo (f_r) si intende la distanza minima fra il ponte ro/ro e la linea di galleggiamento per la nave danneggiata nel punto in cui si è verificato il danno, senza tenere conto degli effetti prodotti dal volume d'acqua che si ipotizza essersi accumulata sul ponte ro/ro.

1.2. Se risulta installato un sistema di drenaggio estremamente efficiente, l'Amministrazione, sentito *l'organismo riconosciuto*, può concedere una riduzione dell'altezza dell'acqua sul ponte danneggiato.

1.3. Per le navi destinate ad operare in zone geografiche ristrette e ben definite, l'Amministrazione, sentito l'*organismo riconosciuto*, può ridurre l'altezza dell'acqua nella superficie inondata di cui al punto 1.1 sostituendo a tale altezza i seguenti valori:

1.3.1. 0,0 se l'altezza significativa d'onda (h_s) definita per la zona considerata è pari o inferiore a 1,5 metri;

1.3.2. un valore calcolato secondo la procedura di cui al punto 1.1, se l'altezza significativa d'onda (h_s) definita per la zona considerata è pari o superiore a 4,0 metri;

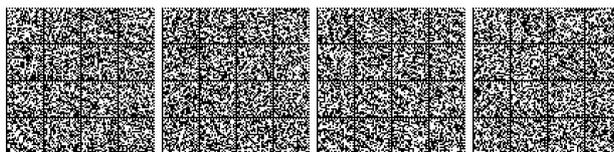
1.3.3. valori intermedi, calcolati con interpolazione lineare, se l'altezza significativa d'onda (h_s) definita per la zona considerata è superiore a 1,5 metri ma inferiore a 4,0 metri;

purché risultino rispettate le seguenti condizioni:

1.3.4. l'Amministrazione ritiene tale altezza significativa d'onda (h_s) rappresentativa dell'area identificata e la tale altezza non è superata con una probabilità superiore al 10%;

1.3.5. la zona operativa e, se del caso, il periodo dell'anno nei quali un determinato valore d'altezza significativa d'onda (h_s) è stato stabilito sono riportati sul certificato;

1.4. in alternativa ai requisiti dei punti 1.1 o 1.3, l'Amministrazione, sentito l'*organismo riconosciuto*, può esentare dall'applicazione dei requisiti dei punti 1.1 o 1.3 ed accettare risultati di prove in vasca, effettuate secondo le specifiche riportate nell'appendice, che confermino che la nave non si capovolgerà in presenza di un danno di estensione pari a quella prevista dalla regola II-1/B/8.4 della convenzione SOLAS nella posizione longitudinale che presenti le peggiori condizioni indicate al punto 1.1 in un onda irregolare;

1.5. menzione del fatto che i risultati delle prove in vasca sono stati considerati equivalenti alla prova di conformità secondo i requisiti di cui ai punti 1.1 o 1.3 nonché il valore dell'altezza significativa d'onda (h_s) impiegata durante le prove devono figurare nel certificato della nave;

1.6. le informazioni fornite al capitano conformemente alle regole II-1/B/8.7.1 e I-1/B/8.7.2, ottenute in applicazione delle regole da II-1/B/8.2.3 a II-1/B/8.2.3.4, vanno fornite anche ai capitani delle navi ro/ro da passeggeri omologate in base a tali requisiti.

2. Per valutare gli effetti del volume dell'ipotetica massa d'acqua marina accumulata sul ponte ro/ro danneggiato menzionato al punto 1, vanno applicate in via prioritaria le seguenti disposizioni.

2.1. Una paratia trasversale o longitudinale va considerata intatta se ogni sua parte è compresa tra superfici verticali situate sui fianchi della nave, a una distanza dal fasciame esterno pari a un quinto della larghezza della nave stessa, come stabilito dalla regola II-1/2, misurata normalmente al piano di simmetria, al livello dell'immersione massima di compartimentazione.

2.2. Nel caso in cui lo scafo della nave sia in parte strutturalmente ampliato in conformità delle disposizioni del presente allegato, va sempre impiegata la corrispondente maggiorazione del valore del quinto della larghezza; tale ampliamento non influenza tuttavia la localizzazione degli attraversamenti delle paratie, delle tubazioni, ecc. che erano considerate accettabili prima dell'allargamento.

2.3. La tenuta stagna delle paratie trasversali o longitudinali considerate efficaci per contenere il volume ipotetico di acqua marina accumulata nel compartimento in questione sul ponte ro/ro danneggiato deve essere commisurata al sistema di drenaggio e deve resistere alla pressione idrostatica in accordo con i calcoli di avaria. Tali paratie devono avere un'altezza di almeno 4 metri, a meno che l'altezza dell'acqua sia inferiore a 0,5 metri. In questi casi, l'altezza della paratia può essere calcolata con la seguente formula: Bh = 8 hw in cui:

Bh indica l'altezza della paratia;

hw indica l'altezza dell'acqua.

In ogni caso, l'altezza minima delle paratie non dovrebbe essere inferiore a 2,2 metri. Nel caso di navi dotate di ponti garage sospesi, tuttavia, l'altezza minima della paratia non deve essere inferiore a quella dell'altezza libera del ponte sospeso, quando è abbassato (4).

2.4. In presenza di speciali dispositivi, come ad esempio ponti sospesi a tutta larghezza e larghe casse laterali, potranno essere accettate paratie di altezze diverse stabilite ricorrendo a dettagliate prove in vasca.

2.5. Non va tenuto conto degli effetti del volume ipotizzato d'acqua marina accumulata nei compartimenti del ponte ro/ro danneggiato, se tali compartimenti dispongono su ambedue i lati di aperture a murata equamente distribuite, secondo la seguente formula:

2.5.1. A = 0,31

ove A è l'area totale delle aperture a murata su ciascun lato del ponte (espressa in m 2) ed 1 è la lunghezza del compartimento (in metri);

2.5.2 la nave deve mantenere un bordo libero residuo di almeno 1,0 metri nella peggiore ipotesi di danno, senza tenere conto degli effetti del volume d'acqua che si ipotizza essersi accumulato sul ponte ro/ro danneggiato; e

2.5.3 il bordo superiore delle aperture a murata non può essere ubicato oltre 0,6 metri al di sopra del ponte ro/ro danneggiato e il lato inferiore di tali aperture deve trovarsi a non più di 2 cm al di sopra del ponte ro/ro danneggiato;

2.5.4 le aperture devono essere dotate di un meccanismo di chiusura che impedisca all'acqua di penetrare sul ponte ro/ro, pur permettendo la fuoriuscita dell'acqua che vi si è eventualmente accumulata.

2.6. Quando si ipotizza che una paratia sopra il ponte ro/ro è danneggiata, va ipotizzato anche l'allagamento dei due compartimenti contigui e l'altezza della superficie allagata comune ai due compartimenti va calcolata ai sensi dei punti 1.1 e 1.3.

3. Nel determinare l'altezza significativa d'onda, vanno impiegate le altezze che figurano nelle cartine o negli elenchi prodotti degli Stati membri, a norma dell'articolo 5 della direttiva 2003/25/CE.

3.1. Per le navi che vengono impiegate solo per un periodo stagionale ridotto, l'Amministrazione deve stabilire, di comune accordo con gli altri paesi i cui porti figurano nella rotta seguita dalla nave, l'altezza significativa d'onda da impiegare.

4. Le prove in vasca devono essere eseguite ai sensi dell'appendice.

Sezione B

I requisiti del capitolo II-1, parte B, della SOLAS 2020 devono essere rispettati. Tuttavia, in deroga alla regola II-1/B/6.2.3 della SOLAS 2020, l'indice di compartimentazione richiesto R deve essere determinato come segue:

Persone a bordo (N)	Indice di compartimentazione (R)
N < 1 000	R = 0,000088 * N + 0,7488
1 000 ≤ N ≤ 1 350	R = 0,0369 * ln (N + 89,048) + 0,579

in cui:
N = Numero totale di persone a bordo.

APPENDICE all'allegato I

Prove in vasca

1. Obiettivi.

La presente versione delle prove in vasca costituisce una revisione delle prove di cui all'appendice all'allegato della risoluzione 14 della conferenza SOLAS del 1995. Dall'entrata in vigore dell'accordo di Stoccolma sono state effettuate diverse prove in vasca conformemente ai metodi di prova precedentemente in vigore. Durante queste prove sono stati individuati alcuni miglioramenti da apportare alle procedure. Questa nuova versione delle prove in vasca mira a recepire detti miglioramenti e, unitamente alle note orientative allegate, proporre una procedura più affidabile per la valutazione della capacità di mantenimento dell'assetto («sopravvivenza») di una nave ro/ro da passeggeri a seguito di un'avaria in condizioni di mare increspato. Nell'ambito delle prove di cui al paragrafo 1.4 dei requisiti di stabilità riportati all'allegato I, la nave deve essere capace di affrontare le condizioni di mare increspato definite al paragrafo 4, nel caso di avaria più grave previsto.

2. Definizioni.

L_{BP} lunghezza tra le perpendicolari;

H_S altezza d'onda significativa;

B larghezza fuori ossatura della nave;

T_P periodo di picco;

T_Z periodo medio a livello zero (zero-crossing).

3. Modelli di nave.

3.1. Il modello deve rispecchiare sia l'effettiva configurazione esterna della nave che la sua suddivisione interna, soprattutto quella degli spazi danneggiati che possono influenzare il processo di allagamento e di imbarco di acqua. Il tirante d'acqua (o pescaggio), l'assetto, lo sbandamento e la curva limite (KG) operativa devono essere adeguati al peggior caso di avaria. Inoltre, i casi da prendere in considerazione devono rappresentare i casi di avaria peggiore ipotizzabile definiti conformemente alla regola SOLAS II-1/8.2.3.2 (SOLAS 90), con riferimento all'area totale sottesa dalla curva positiva GZ, e il piano di simmetria della falla deve essere situato entro i seguenti valori:

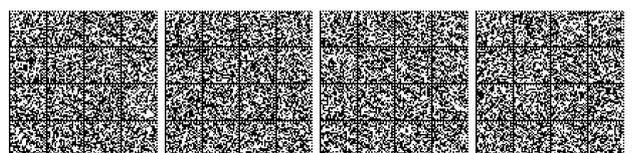
3.1.1. ± 35% LBP da metà nave;

3.1.2. è necessaria una prova supplementare nei casi più gravi di avaria entro ± 10 % LBP da metà nave, se l'avaria di cui al punto 3.1 si situa al di fuori del ± 10% LBP .

3.2. Il modello deve soddisfare i seguenti requisiti:

3.2.1. lunghezza fra le perpendicolari (LBP) pari ad almeno 3 m o corrispondente a un modello in scala 1:40, a seconda di quale dei due valori sia maggiore, ed estensione verticale pari a 3 altezze standard di sovrastruttura al di sopra del ponte delle paratie (bordo libero);

3.2.2. spessore dello scafo al livello degli spazi allagati non superiore a 4 mm;

3.2.3. sia a nave integra che in condizioni di avaria, il modello deve soddisfare le scale di dislocamento e le marche di bordo libero corrette (TA, TM, TF, a dritta e a sinistra) con una tolleranza massima di + 2 mm per qualsiasi marca di bordo libero. Le marche di bordo libero a proravia e a poppavia dovrebbero essere collocate il più possibile vicino a FP e AP;

3.2.4. tutti i compartimenti e gli spazi ro/ro danneggiati devono essere riprodotti nel modello con le permeabilità di superficie e di volume corrette (valori e distribuzioni effettivi) per assicurare la corretta rappresentazione della massa di acqua e della sua distribuzione;

3.2.5. le caratteristiche del modello devono riprodurre fedelmente le caratteristiche della nave reale e particolare attenzione va riservata alla tolleranza della distanza metacentrica in condizioni di integrità e ai raggi di inerzia longitudinale (beccheggio) e trasversale (rollio). Entrambi i raggi devono essere misurati fuori dell'acqua e devono essere compresi tra 0,35B e 0,4B per il movimento trasversale e 0,2LOA e 0,25LOA per quello longitudinale;

3.2.6. i principali elementi strutturali, quali paratie stagne, prese d'aria, ecc., al di sopra e al di sotto del ponte delle paratie, che possono determinare un allagamento asimmetrico, devono essere riprodotti correttamente nel modello in modo da rappresentare, per quanto possibile, la realtà; i dispositivi di ventilazione e bilanciamento trasversale devono avere una sezione trasversale di almeno 500 mm^2.

3.2.7. La falla deve avere la forma seguente:

1) profilo trapezoidale con lato inclinato a 15° sulla verticale e estensione longitudinale alla linea di galleggiamento stabilita conformemente alla regola II-1/8.4.1 della convenzione SOLAS;

2) profilo triangolare isoscele sul piano orizzontale con altezza pari a B/5, conformemente alla regola II-1/8.4.2 della convenzione SOLAS. Nel caso in cui siano sistemate casse laterali in B/5, la lunghezza dell'avaria lungo le casse laterali non può essere inferiore a 25 mm;

3) nonostante le disposizioni dei precedenti sottoparagrafi 3.2.7.1 e 3.2.7.2, tutti i compartimenti considerati danneggiati nel calcolo dell'avaria più grave, di cui al paragrafo 3.1, devono essere allagati nelle prove su modello.

3.3. Il modello in equilibrio dopo l'allagamento deve essere inclinato di un angolo addizionale corrispondente a quello creato dal momento di sbandamento M_h = max (M_{pass}; $M_{laufl ch}$) - M_{wind}, ma in nessun caso l'inclinazione finale può essere inferiore a 1° nel lato della falla. M_{pass}, $M_{laufl ch}$ e M_{wind} sono conformi a quanto specificato nella regola II-1/8.2.3.4 della convenzione SOLAS. Per le navi esistenti questo angolo può essere considerato pari a 1°.

4. Svolgimento delle prove.

4.1. Il modello deve essere sottoposto a prove in vasca con moto ondoso irregolare a creste lunghe (spettro JONSWAP) con altezza d'onda significativa HS, coefficiente di aumento del picco y = 3,3 e periodo di picco Tp = 4√ Hs (TZ= TP/1,285). H_S è l'altezza d'onda significativa per l'area di operazione, per la quale esiste una probabilità di superamento annuo non superiore al 10%; detta altezza non può superare 4 m.

Inoltre,

4.1.1. la larghezza del bacino deve consentire di evitare il contatto o qualsiasi altra interazione del modello con i bordi del bacino (valore raccomandato non inferiore a L_{BP} +2 m;

4.1.2. la profondità del bacino deve essere tale da consentire una modellizzazione adeguata dell'onda e comunque non dovrebbe essere inferiore a 1 m;

4.1.3. per riprodurre in maniera rappresentativa una serie di onde, le misurazioni dovrebbero essere effettuate prima della prova in tre punti diversi nell'area di deriva;

4.1.4. il sensore per la misurazione delle onde più vicino all'ondogeno deve essere collocato nel punto in cui si trova il modello all'inizio della prova;

4.1.5. la variazione dei valori H_S e T_P non deve variare più di ± 5% nei tre punti; e

4.1.6. durante le prove di omologazione, deve essere consentita una tolleranza di + 2,5% per H_S, ± 2,5 % per T_P e ± 5 % per T_Z per il sensore di misurazione più vicino all'ondogeno.

4.2. Il modello deve poter andare alla deriva liberamente ed essere posto in mare al traverso (prua 90°) con la falla orientata verso le onde in arrivo e non legato a nessun sistema di ormeggio. Per mantenere una direzione di circa 90° in mare al traverso durante la prova devono essere soddisfatti i seguenti requisiti:

4.2.1. le linee di controllo della prua, destinate a effettuare piccole correzioni, devono essere posizionate nell'asse prua-poppa, in modo simmetrico, tra la posizione di KG e la linea di galleggiamento dopo l'avaria; e

4.2.2. la velocità del carrello deve essere uguale alla velocità di deriva vera del modello, con adeguamenti della velocità ove necessario.

4.3. Devono essere realizzate almeno 10 prove. La durata di ciascuna prova deve essere sufficiente per permettere al modello di raggiungere uno stato stazionario e in ogni caso non dovrebbe essere inferiore a un periodo corrispondente a 30 minuti per la nave reale. Per ciascuna prova deve essere utilizzata una serie di onde diversa.

5. Criteri di sopravvivenza.

Si deve considerare il modello sopravvissuto, se giunge a uno stato stazionario nella serie di prove successive di cui al punto 4.3. Si deve considerare il modello capovolto, in caso di angoli di rollio superiori a 30° rispetto all'asse verticale o di angolo di sbandamento costante (medio) superiore a 20° per un periodo di oltre 3 minuti nella nave reale, anche se il modello ha raggiunto uno stato stazionario.

6. Documentazione relativa alle prove.

6.1. Il programma di prove in vasca deve essere approvato preventivamente dall'amministrazione, sentito un *organismo riconosciuto.*

6.2. Le prove devono essere documentate da un'apposita relazione e da registrazione su supporto video, anche di tipo informatico (o altra registrazione visiva) contenenti tutte le necessarie informazioni sul modello e sui risultati delle prove, che devono essere approvati dall'amministrazione. I dati devono comprendere almeno gli spettri d'onda teorici e misurati (H_S, T_P, T_Z) dell'altezza d'onda nei tre diversi punti del bacino per ottenere una serie rappresentativa di onde e, per le prove in vasca, le serie temporali delle principali statistiche sull'elevazione dell'onda misurata vicino all'ondogeno e le registrazioni dei movimenti di rollio, sussulto e beccheggio del modello, nonchè della velocità di deriva.».

Note all'art. 11:

— Si riporta il testo dell'allegato II del citato decreto legislativo 14 marzo 2005, n. 65, come modificato dal presente decreto:

«*Allegato II*

(previsto dall'articolo 5, comma 5)

Orientamenti indicativi per gli enti tecnici

PARTE I

Applicazione

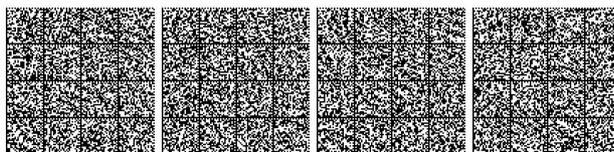
I presenti orientamenti sono destinati ad assistere gli enti tecnici nell'applicazione dei requisiti specifici di stabilità fissati nell'allegato I, per quanto possibile e compatibile con le caratteristiche strutturali della nave in questione. La numerazione dei seguenti paragrafi corrisponde a quella impiegata nell'allegato I*, sezione A.*

Paragrafo 1

Tutte le navi ro/ro da passeggeri di cui all'articolo 2.1, del decreto, devono innanzitutto rispettare la norma SOLAS 90 in materia di stabilità residua, applicabile a tutte le navi da passeggeri costruite a partire dal 29 aprile 1990 compreso. L'applicazione di tale requisito permette di definire il bordo libero (f_r), necessario ai fini del calcolo di cui al paragrafo 1.1.

Paragrafo 1.1

1. Il presente paragrafo riguarda il caso in cui un determinato volume di acqua si è accumulato sul ponte delle paratie (ro/ro). Si ipotizza che l'acqua sia penetrata sul ponte attraverso una falla. Il paragrafo dispone che la nave, oltre a soddisfare tutti i requisiti della norma SOLAS 90, soddisfi anche i criteri di tale norma SOLAS 90 di cui ai paragrafi da 2.3 a 2.3.4 della regola II-1/B/8, in presenza della quantità d'acqua sul ponte ivi definita. Al fine di tale calcolo non occorre tenere conto di nessun altro requisito della regola II-1/B/8. Ad esempio, ai fini del calcolo, la nave non deve rispettare i requisiti relativi agli angoli di equilibrio o alla non immersione della linea di bordo libero.

2. L'acqua accumulata va considerata un carico di liquido aggiuntivo con una superficie libera comune a tutti i compartimenti che si presumono allagati sul ponte garage. L'altezza dell'acqua (h_w) sul ponte dipende dal bordo libero residuo (f_r) dopo l'avaria ed è misurata in funzione dell'avaria stessa (*cfr.* fig. 1). Il bordo libero residuo (f_r), è la distanza minima fra il ponte ro/ro danneggiato e la superficie del piano di galleggiamento all'equilibrio della nave danneggiata (dopo le eventuali correzioni dell'assetto se questo tipo di provvedimenti sono stati presi) in funzione del danno ipotizzato e dopo aver esaminato tutte le possibili condizioni di avaria in conformità dei requisiti della norma SOLAS 90, come indicato nel paragrafo 1 dell'allegato I. Nel calcolare fr non va tenuto conto degli effetti dell'ipotetica massa d'acqua che si presume si sia accumulata sul ponte ro/ro.

3. Se f_r è pari o superiore a 2 metri, va ipotizzato che sul ponte ro/ro non si accumuli acqua. Se f_r è pari 0,3 metri o meno, va ipotizzato che l'altezza (h_w) sia di 0,5 metri. Le altezze intermedie dell'acqua si ottengono per interpolazione lineare (*cfr.* fig. 2).

Paragrafo 1.2.

I sistemi di drenaggio dell'acqua potrebbero essere considerati efficaci solo se avessero la capacità di impedire l'accumulo di un notevole volume d'acqua sul ponte considerato, vale a dire diverse migliaia di tonnellate all'ora, il che supera notevolmente la capacità degli impianti installati alla data di adozione dei regolamenti in questione. Simili sistemi altamente efficienti potranno essere sviluppati ed omologati in futuro (in base ad orientamenti che saranno sviluppati dall'Organizzazione marittima internazionale).

Paragrafo 1.3.

1. La quantità d'acqua che si ipotizza accumulata sul ponte, oltre ad essere ridotta a norma del paragrafo 1.1, potrà essere ulteriormente ridotta in considerazione del fatto che la nave opera solo in zone geografiche ben delimitate. Tali zone sono designate conformemente all'altezza significativa d'onda (h_s) tipica della zona stessa, a norma dell'articolo 3 del presente decreto.

2. Se nella zona considerata l'altezza significativa d'onda (h_s) è pari a 1,5 metri o meno, va ipotizzato che sul ponte ro/ro danneggiato non si accumuli altra acqua. Se l'onda significativa nell'area considerata è uguale o superiore a 4,0 metri, l'altezza ipotizzata dell'acqua accumulata va calcolata a norma del paragrafo 1.1. Le altezze intermedie dell'acqua si ottengono per interpolazione lineare (*cfr.* fig. 3).

3. L'altezza h_w è mantenuta costante e la quantità d'acqua addizionale risulta quindi variabile, in quanto dipende dall'angolo di sbandamento e dal fatto che ad un particolare angolo di sbandamento l'angolo del ponte risulti immerso o meno (*cfr.* fig. 4). Va notato che la permeabilità presunta degli spazi sul ponte garage deve essere fissata al 90% (MSC/Circ. 649 refers), mentre la permeabilità degli altri spazi presunti allagati è quella stabilita dalla convenzione SOLAS.

4. Se i calcoli volti a rimostrare la conformità con il presente decreto fanno riferimento ad un'altezza significativa d'onda inferiore ai 4 metri, tale altezza inferiore deve essere registrata sul certificato di sicurezza della nave passeggeri.

Paragrafi 1.4/1.5

In alternativa alle prove di conformità con i nuovi requisiti di stabilità di cui al paragrafo 1.1 o 1.3., l'Amministrazione, sentito l'*organismo riconosciuto*, può accettare i risultati di prove in vasca. I requisiti delle prove in vasca sono indicati in dettaglio nell'appendice dell'allegato I. Note orientative sullo svolgimento delle prove su modello sono riportate nella parte II del presente allegato.

Paragrafo 1.6

Le curve operative limite (KG o *GM)*, stabilite dalla norma SOLAS 90, possono risultare non applicabili nel caso in cui si consideri gli effetti dell'«acqua sul ponte» come previsto dal presente decreto e può pertanto rendersi necessario determinare curve limite rivedute che tengano conto degli effetti di tale acqua aggiuntiva. Occorre a tal fine effettuare i necessari calcoli per un numero sufficiente di immersioni ed assetti operativi.

Nota: Le curve operative limite rivedute KG/GM possono essere stabilite per iterazione, aggiungendo il GM il minimo in eccesso, che risulta dai calcoli della stabilità in condizioni di avaria con l'acqua sul ponte, al KG iniziale (o dedotto dal *GM)* da utilizzare per determinare il bordo libero in condizioni di avaria (f_r), impiegato per determinare il volume d'acqua sul ponte, e ripetendo tale processo fintanto che il GM in eccesso diventi trascurabile.

È da prevedere che gli operatori inizino tale iterazione con il rapporto KG massimo/GM minimo che può ragionevolmente essere riscontrato in servizio, cercando quindi di modificare la relativa sistemazione del ponte delle paratie per ridurre al minimo il GM in eccesso derivante dai calcoli di stabilità in presenza di acqua sul ponte.

Paragrafo 2.1.

Ai sensi dei requisiti della convenzione SOLAS, le paratie interne alla linea B/5 sono da considerare intatte nel caso di avaria da collisione laterale.

Paragrafo 2.2.

Se devono essere installate casse laterali esterne per garantire la conformità con la regola II-1/B/8 il regolamento in oggetto, la larghezza (B) della nave risulta maggiorata e quindi anche la distanza B/5 dai bordi della nave; tali modifiche non esigono tuttavia il ricollocamento delle parti strutturali esistenti o di eventuali attraversamenti delle principali paratie stagne orizzontali al disotto del ponte delle paratie (*cfr.* fig. 5).

Paragrafo 2.3.

1. Paratie e barriere trasversali e longitudinali appositamente sistemate e di cui si è tenuto conto al fine di limitare il movimento dell'acqua che si ipotizza accumulata sul ponte ro/ro non devono essere «a tenuta stagna» nel senso stretto del termine. Piccole perdite possono essere tollerate se il sistema di drenaggio è tale da impedire l'accumulo di acqua dall'altra parte della paratia o della barriera. Nel caso in cui gli ombrinali, in mancanza del necessario dislivello, non dovessero più funzionare occorre prevedere un altro sistema passivo di drenaggio.

2. L'altezza (B_h) delle paratie/barriere trasversali e longitudinali non deve essere inferiore a (8 x h_w) metri, ove h_w è l'altezza dell'acqua accumulata calcolata in base al bordo libero residuo e all'altezza significativa d'onda di cui ai (paragrafi 1.1. e 1.3). In ogni caso, tale altezza non deve mai essere inferiore al maggiore dei seguenti valori:

a) 2,2 metri, oppure

b) l'altezza fra il ponte delle paratie ed il punto inferiore della struttura inferiore dei ponti garage intermedi o sospesi, quando si trovano in posizione abbassata. Va notato che qualsiasi spazio fra il lato superiore delle paratie e la parte inferiore del fasciame metallico deve essere chiuso da piastre trasversali o longitudinali a seconda dei casi (*cfr.* fig. 6).

Possono essere accettate paratie di altezza inferiore a quella specificata se vengono effettuate le prove in vasca descritte nella parte II del presente allegato, per dimostrare che la soluzione alternativa garantisce adeguate possibilità di sopravvivenza. Nel fissare l'altezza delle paratie/barriere va inoltre garantito che esse siano tali da limitare il progressivo allagamento entro i limiti di stabilità richiesti. Tali limiti non devono essere influenzati dalle prove in vasca.

Nota: Il dominio positivo della curva di GZ può essere ridotto sino a 10 gradi, se la corrispondente area sottesa alla curva è opportunamente aumentata di cui a (MSC 64/22 refers).

Paragrafo. 2.5.1.

L'area «A» fa riferimento ad aperture permanenti. Va notato che non può essere fatto ricorso all'opzione «aperture a murata» se la galleggiabilità delle sovrastrutture è in tutto o in parte necessaria per permettere alla nave di rispettare i criteri. Le aperture a murata devono essere provviste di battenti che impediscano all'acqua di entrare, pur permettendole di uscire.

I battenti non devono dipendere da un sistema attivo di chiusura. Essi devono funzionare autonomamente e non devono ridurre significativamente il flusso in uscita. Ogni eventuale riduzione significativa deve essere compensata dalla presenza di aperture aggiuntive, affinché risulti mantenuta l'area complessiva richiesta.

Paragrafo 2.5.2.

Le aperture a murata sono da considerarsi efficienti se la distanza minima fra il lato inferiore dell'apertura e la linea di galleggiamento in caso di avaria è di almeno 1 metro. Il calcolo della distanza minima non deve tenere conto dell'effetto dovuto alla presenza di un eventuale volume d'acqua aggiuntivo sul ponte (*cfr.* fig. 7).

Paragrafo 2.5.3.

Le aperture a murata devono essere situate il più in basso possibile nell'impavesata laterale o nel fasciame esterno. Il lato inferiore delle aperture a murata non deve essere oltre 2 cm al di sopra del ponte delle paratie ed il suo lato superiore non deve trovarsi oltre 0,6 metri al di sopra di esso (*cfr.* fig. 8).

Nota: Gli spazi cui si applica il paragrafo 2.5, ovvero gli spazi dotati di aperture a murata o simili aperture, non devono essere compresi fra gli spazi intatti ai fini del calcolo delle curve di stabilità a nave integra e in condizioni di avaria.

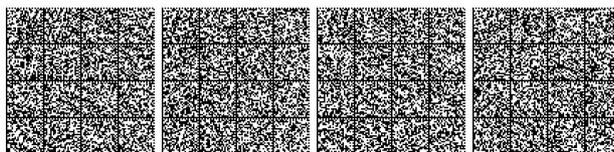
Paragrafo 2.6.

1. L'estensione della falla va applicata nel senso della lunghezza della nave. A seconda delle suddivisioni presenti, la falla può non interessare alcuna paratia, può interessare solo paratie al di sotto del ponte delle paratie, solo paratie al di sopra di tale ponte o le une e le altre.

2. Le paratie/barriere trasversali ed orizzontali che arginano la massa d'acqua che si ipotizza accumulata devono essere sempre chiuse ed opportunamente assicurate quando la nave prende il mare.

3. Nel caso in cui le paratie/barriere sono danneggiate, l'acqua accumulata sul ponte deve avere lo stesso livello, pari a hw, ai due lati della paratia/barriera danneggiata (*cfr.* fig. 9).

PARTE II

Linee guida per le prove in vasca

Scopo delle presenti linee guida è assicurare l'uniformità dei metodi impiegati per costruire e verificare il modello, nonché svolgere e analizzare le prove mediante il commento ad alcuni paragrafi dell'appendice «Prove in vasca» dell'allegato I.

Paragrafo 3 - Modelli di nave.

3.1. Il materiale impiegato per costruire il modello non è di per sè importante, purchè il modello risulti, sia a nave integra che in condizioni di avaria, sufficientemente rigido da garantire che le proprietà idrostatiche siano identiche a quelle della nave reale e che la flessione dello scafo al contatto con le onde sia trascurabile.

È inoltre importante garantire che i compartimenti danneggiati siano ricostruiti nel modello nel modo più accurato possibile, in modo che il volume d'acqua rappresentato sia corretto.

Poichè la penetrazione di acqua (anche in quantità minime) nelle parti intatte del modello ne influenzerebbe il comportamento, occorre adottare le necessarie misure perchè ciò non si verifichi.

Nelle prove in vasca riguardanti le avarie più gravi previste dalla convenzione SOLAS vicino alle estremità della nave, si è osservato che l'allagamento progressivo non era possibile a causa della tendenza dell'acqua sul ponte ad accumularsi vicino alla falla e quindi a defluire verso l'esterno.

Questi modelli sono riusciti a sopravvivere in condizioni di mare molto agitato, ma si sono capovolti in condizioni di mare meno agitato, dopo aver subito avarie meno gravi di quelle previste dalla convenzione SOLAS, lontano dalle estremità. Per evitare questa situazione è stato introdotto il limite di ± 35%.

Ricerche approfondite, volte all'elaborazione di criteri adeguati per le navi nuove, hanno chiaramente dimostrato che, oltre all'altezza metacentrica e al bordo libero, per valutare le possibilità di sopravvivenza delle navi passeggeri è importante tenere conto anche dell'area sottesa dalla curva di stabilità. Pertanto, il caso di avaria più grave previsto dalla convenzione SOLAS, da considerare per soddisfare i requisiti di cui al paragrafo 3.1, deve essere quello in cui l'area sottesa dalla curva di stabilità residua risulta minima.

3.2. Dettagli del modello.

3.2.1. Visto che gli effetti di scala possono influenzare notevolmente il comportamento del modello durante le prove, è opportuno garantire la minimizzazione di questi effetti. Il modello deve essere più grande possibile, in quanto è più agevole ricostruire fedelmente i compartimenti danneggiati in modelli più grandi, con conseguente riduzione degli effetti di scala. Si raccomanda pertanto di adottare per il modello una scala non inferiore a 1:40 ovvero non inferiore a 3 m, a seconda di quale dei due valori è maggiore.

Durante le prove è stato rilevato che la dimensione verticale del modello può influenzare i risultati delle prove dinamiche. È pertanto necessario che l'altezza del modello al di sopra del ponte delle paratie (bordo libero) corrisponda ad almeno tre altezze standard di una sovrastruttura, affinchè le onde più grosse della serie non possano infrangersi sul modello.

3.2.2. Nel punto dell'ipotetica avaria, il modello deve essere quanto più possibile sottile per assicurare che la quantità di acqua penetrata e il suo centro di gravità siano correttamente rappresentati. Lo scafo deve avere uno spessore non superiore a 4 mm. Talvolta potrebbe risultare impossibile ricostruire, in modo sufficientemente dettagliato, lo scafo del modello e gli elementi di compartimentazione primaria e secondaria nel punto del danno, in tal caso sarebbe impossibile calcolare accuratamente la permeabilità ipotizzata dello spazio.

3.2.3. È fondamentale misurare e verificare il pescaggio del modello non soltanto a nave integra ma anche in condizioni di avaria, per confrontare i risultati con quelli ottenuti con il calcolo di stabilità in condizioni di avaria. Per ragioni pratiche, una tolleranza di + 2 mm può essere accettata per i pescaggi.

3.2.4. Dopo aver misurato il pescaggio in condizioni di avaria, può risultare necessario modificare la permeabilità del compartimento danneggiato, aggiungendo volumi integri o pesi supplementari. Occorre inoltre fare in modo che il centro di gravità dell'acqua penetrata sia rappresentato correttamente. Gli eventuali adeguamenti devono avere per effetto di aumentare i margini di sicurezza.

Se il modello deve essere dotato di barriere sul ponte e se tali barriere sono di altezza inferiore a quella indicata qui di seguito, il modello deve essere dotato di telecamere a circuito chiuso, in modo che sia possibile tenere sotto controllo eventuali proiezioni e accumuli di acqua nell'area non danneggiata del ponte. In tal caso questa videoregistrazione costituisce parte integrante della documentazione di prova.

L'altezza delle paratie trasversali o longitudinali giudicate efficaci per contenere il volume ipotetico di acqua marina accumulata nel compartimento in questione sul ponte ro/ro danneggiato dovrebbe essere pari ad almeno 4 metri, a meno che l'altezza dell'acqua sia inferiore a 0,5 m. In questi casi l'altezza della paratia può essere calcolata con la seguente formula:

$B_h = 8_{hw}$ in cui B_h = altezza della paratia e h_W altezza dell'acqua.

In ogni caso, le paratie devono avere un'altezza minima non inferiore 2,2 m. Nel caso di navi dotate di ponti garage sospesi, tuttavia, l'altezza minima della paratia non deve essere inferiore a quella dell'altezza libera del ponte sospeso, quando è abbassato.

3.2.5. Per garantire che le caratteristiche del movimento del modello rispettino quelle della nave reale, è importante che il modello sia sottoposto a test di inclinazione e rollio a condizioni di nave integra, in modo che l'altezza metacentrica (GM) a nave integra e la distribuzione della massa possano essere verificati. La distribuzione della massa deve essere misurata al di fuori dell'acqua. Il raggio di inerzia trasversale della nave reale deve essere compreso tra 0,35B e 0,4B e quello longitudinale tra 0,2L e 0,25L.

3.2.6. Si presume che il sistema di ventilazione del compartimento danneggiato della nave reale sia tale da non ostacolare l'allagamento nè il movimento dell'acqua imbarcata. Tuttavia, la riproduzione su scala più piccola dei sistemi di ventilazione della nave reale potrebbe comportare effetti di scala indesiderati. Per evitare tali effetti, si raccomanda di costruire il sistema di ventilazione su una scala maggiore rispetto a quella impiegata nel modello, accertandosi che ciò non influenzi il flusso dell'acqua sul ponte garage.

3.2.7. Si ritiene opportuno considerare un'avaria con una forma che sia rappresentativa della sezione trasversale della nave speronante nella regione di prua. L'angolo di 15° è basato su uno studio della sezione trasversale a una distanza di B/5 dalla prua per una selezione rappresentativa di navi di tipo e dimensioni diversi.

Il profilo triangolare (isoscele) della falla con forma prismatica corrisponde al galleggiamento a pieno carico.

Inoltre, nel caso in cui siano sistemate casse laterali interne di larghezza inferiore a B/5 e al fine di evitare eventuali effetti di scala, la lunghezza della falla non deve essere inferiore a 25 mm.

3.3. Nella prova in vasca originaria descritta nella risoluzione n. 14 della conferenza SOLAS del 1995, l'effetto di sbandamento prodotto dal momento massimo derivante dall'addensamento dei passeggeri, dalla messa in mare dei mezzi di salvataggio, dal vento e dalla rotazione della nave non è stato preso in considerazione, sebbene questi fattori siano considerati dalla convenzione SOLAS. Tuttavia, i risultati di uno studio hanno dimostrato che sarebbe prudente tenere conto di questi effetti e conservare, per ragioni pratiche, un'inclinazione minima di 1° di sbandamento dal lato della falla. Occorre notare che lo sbandamento dovuto alla rotazione non è stato ritenuto pertinente.

3.4. Nei casi in cui l'altezza metacentrica comporti un margine, nelle condizioni di carico reali, rispetto alla curva limite dell'altezza metacentrica (stabilita dalla norma SOLAS 90), l'amministrazione può accettare che detto margine sia usato nella prova in vasca. In questi casi la curva limite dell'altezza metacentrica dovrebbe essere adattata secondo la seguente formula:

$d = d_s - 0{,}6\ (d_S - d_{LS})$

in cui: d_S è il pescaggio di compartimentazione e d_{LS} è il pescaggio della nave vacante.

La curva modificata è una linea retta tra l'altezza metacentrica usata nella prova in vasca all'immersione di compartimentazione e l'intersezione della curva originaria della norma SOLAS 90 e l'immersione d.

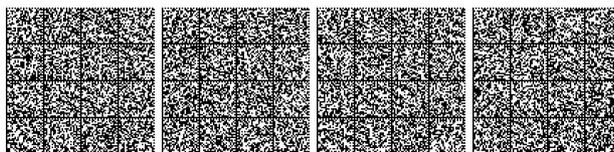
Nota: sul modello le prove di inclinazione e di rollio in condizioni di avaria possono essere accettate quale prova di verifica della curva di stabilità residua, ma tali prove non sono ammissibili in sostituzione di quelle a nave integra.

Paragrafo 4 - Svolgimento delle prove.

4.1. Spettro dell'onda.

Deve essere utilizzato lo spettro JONSWAP, in quanto descrive condizioni di mare limitate in estensione e durata, che corrispondono alla maggior parte delle condizioni osservate a livello mondiale. A tal fine, è importante verificare non solo il periodo di picco della serie di onde, ma anche controllare che il periodo di passaggio al livello medio (zero-crossing) sia corretto.

Lo spettro dell'onda deve essere registrato e documentato per ciascuna serie di prove. Le misurazioni devono essere effettuate in prossimità del sensore più vicino all'ondogeno.

Il modello deve essere inoltre dotato di sensori che permettano di controllare e registrare tutti i suoi movimenti (rollio, sussulto e beccheggio) e il suo comportamento (angolo di sbandamento, immersione e assetto longitudinale) nel corso della prova.

Si è constatato che non risulta opportuno fissare limiti assoluti per le altezze d'onda significativa, il periodo di picco e il periodo per il passaggio al livello medio (zero-crossing) degli spettri dell'onda del modello. È stato pertanto introdotto un margine accettabile.

4.2. Per evitare interferenze tra il sistema di ormeggio e la dinamica della nave, il carrello da rimorchio (al quale è fissato il sistema di ormeggio) deve seguire il modello alla sua reale velocità di deriva. In caso di mare con onde irregolari, la velocità di deriva non è costante; una velocità di rimorchio costante genererebbe oscillazioni di deriva di bassa frequenza ed elevata ampiezza, creando così una situazione che può influire sul comportamento del modello.

4.3. È necessario eseguire un numero sufficiente di prove con serie di onde diverse per garantire l'affidabilità statistica dei risultati: l'obiettivo è determinare con un elevato grado di certezza che una nave che non risponde ai criteri di sicurezza si capovolge nelle condizioni scelte per le prove. Si ritiene che sia necessario un minimo di 10 prove per garantire un livello ragionevole di affidabilità.

Paragrafo 6 - Omologazione.

Alla relazione presentata all'amministrazione vanno allegati i seguenti documenti:

a) calcoli sulla stabilità in condizioni di avaria nell'ipotesi peggiore prevista dalla convenzione SOLAS e (se diverso) con avaria a centro nave;

b) piani generali del modello, dettagli di costruzione e informazioni sulla strumentazione;

c) prova di inclinazione e misurazioni dei raggi di rotazione;

d) spettri d'onda nominali e misurati (nei tre punti diversi per ottenere dati rappresentativi e, per le prove in vasca, rilevati al sensore più vicino all'ondogeno);

e) registrazione rappresentativa dei movimenti, del comportamento e della deriva del modello;

f) videoregistrazioni pertinenti.

Nota:

Un rappresentante dell'*organismo riconosciuto* della nave deve assistere a tutte le prove.»

Note all'art. 13:

— Si riporta il testo dell'articolo 4-*bis* del citato decreto legislativo 4 febbraio 2000, n. 45, come modificato dal presente decreto:

«Art. 4-*bis (Requisiti di stabilità e ritiro progressivo dal servizio delle navi ro/ro da passeggeri).* — 1. Fermi restando i pertinenti requisiti di sicurezza di cui all'articolo 4, le navi ro/ro da passeggeri di classe C, la cui chiglia è stata impostata o si trova a un equivalente stadio di costruzione il 1° ottobre 2004 o in data successiva, e tutte le navi ro/ro da passeggeri di classe A e B, devono essere conformi agli articoli 5, 7 e 8 del decreto legislativo 14 marzo 2005, n. 65*, come modificati dal decreto legislativo di recepimento della direttiva (UE) 2023/936 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 maggio 2023.*

1-bis*. Nel corso delle ispezioni di cui all'articolo 3 del decreto legislativo 22 aprile 2020, n. 37, l'autorità marittima accerta che le navi ro/ro da passeggeri battenti bandiera italiana, prima di essere adibite a viaggi nell'ambito di servizi di linea nel tratto di mare A di cui all'articolo 3, comma 1, lettera* a)*, del presente decreto, siano pienamente conformi ai requisiti di cui all'articolo 5 del decreto legislativo 14 marzo 2005, n. 65. Nell'effettuare la verifica di cui al presente comma, l'autorità marittima, riconosce i certificati rilasciati dall'amministrazione dello Stato di bandiera di altri Stati membri ai fini dell'applicazione dei requisiti specifici di stabilità previsti dall'articolo 5 del decreto legislativo n. 65 del 2005 e dall'allegato I al medesimo decreto.*

2. Le navi ro/ro da passeggeri ritirate dal servizio non possono operare nei tratti di mare "A" e "B".».

24G00195

DECRETI, DELIBERE E ORDINANZE MINISTERIALI

MINISTERO DELL'INTERNO

DECRETO 22 novembre 2024.

Approvazione del modello di certificazione, relativo al 2024, per la richiesta da parte dei comuni del contributo erariale per le spese non ancora sostenute a seguito di sentenze di risarcimento esecutive, conseguenti a calamità naturali o cedimenti strutturali, o ad accordi transattivi ad esse collegate, verificatesi entro il 25 giugno 2016.

IL DIRETTORE CENTRALE
PER LA FINANZA LOCALE

Visto il comma 1, dell'art. 4 del decreto-legge n. 113 del 24 giugno 2016, convertito con modificazioni dalla legge 7 agosto 2016, n. 160, così come modificato dall'art. 4, comma 2-*bis*, lettera *a)*, del decreto-legge 11 gennaio 2023, n. 3, convertito con modificazioni dalla legge, del 10 marzo 2023, n. 21, che stabilisce: «Al fine di garantire la sostenibilità economico-finanziaria e prevenire situazioni di dissesto finanziario dei comuni, è istituito presso il Ministero dell'interno un fondo denominato "Fondo per i contenziosi connessi a sentenze esecutive relative a calamità o cedimenti" con una dotazione di 20 milioni di euro per ciascuno degli anni 2016-2019, e di 10 milioni di euro per ciascuno degli anni 2020-2022. Per gli anni dal 2023 al 2025 la dotazione del fondo e pari a 420.000 euro per il 2023, 450.000 euro per il 2024 e 450.000 euro per il 2025. Le risorse sono attribuite ai comuni che, a seguito di sentenze esecutive di risarcimento conseguenti a calamità naturali o cedimenti strutturali, o ad accordi transattivi ad esse collegate, sono obbligati a sostenere spese di ammontare complessivo superiore al 50% della spesa corrente sostenuta come risultante dalla media degli ultimi tre rendiconti approvati. Le calamità naturali, o i cedimenti strutturali di cui al precedente periodo, devono essersi verificati entro la data di entrata in vigore della presente disposizione»;

Visto il successivo comma 2, del richiamato art. 4, del decreto-legge 24 giugno 2016, n. 113, modificato dal decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito con modificazioni dalla legge 21 giugno 2017, n. 96, e dal decreto-legge 14 dicembre 2018, n. 135, coordinato con la legge di conversione 11 febbraio 2019, n. 12, che recita: «I comuni di cui al comma 1 comunicano al Ministero dell'interno, entro il termine perentorio di quindici giorni successivi alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto per l'anno 2016, entro il 31 marzo per ciascuno degli anni dal 2017 al 2018, ed entro il 20 dicembre per ciascuno degli anni dal 2019 al 2025, la sussistenza della fattispecie di cui al comma 1, ivi incluse le richieste non soddisfatte negli anni precedenti, con modalità telematiche individuate dal

Ministero dell'interno. Le richieste sono soddisfatte per l'intero importo. La ripartizione del Fondo avviene con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro dell'interno, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sentita la Conferenza Stato-città ed autonomie locali, da adottare entro novanta giorni dal termine di invio delle richieste. Nel caso in cui l'ammontare delle richieste superi l'ammontare annuo complessivamente assegnato, le risorse sono attribuite proporzionalmente»;

Visto che per l'anno 2016 i comuni, sulla base delle disposizioni normative richiamate, hanno richiesto, attraverso la certificazione approvata con decreto del Ministero dell'interno del 30 giugno 2016, il contributo in esame a fronte delle spese non ancora sostenute derivanti da sentenze di risarcimento esecutive antecedentemente il 5 settembre 2016, conseguenti a calamità naturali o cedimenti strutturali, o ad accordi transattivi ad esse collegate verificatesi entro il 25 giugno 2016, data di entrata in vigore del citato decreto-legge n. 113 del 2016;

Visto che per l'anno 2017 i comuni, sulla base delle disposizioni normative richiamate, hanno richiesto, attraverso la certificazione approvata con decreto del Ministero dell'interno del 14 febbraio 2017, il contributo in esame a fronte delle spese non ancora sostenute derivanti da sentenze di risarcimento esecutive dal 6 settembre 2016 (giorno successivo alla scadenza del primo certificato) al 31 marzo 2017 (data ultima di presentazione della richiesta per l'anno 2017) conseguenti a calamità naturali o cedimenti strutturali, o ad accordi transattivi ad esse collegate, verificatesi entro il 25 giugno 2016, data di entrata in vigore del citato decreto-legge n. 113 del 2016, che sono obbligati a sostenere, spese di ammontare complessivo superiore al 50% della spesa corrente sostenuta come risultante dalla media degli ultimi tre rendiconti approvati.

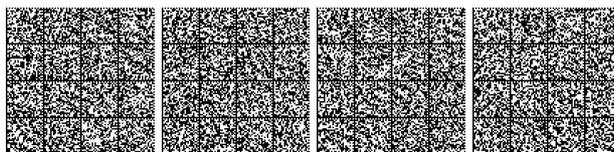
Visto che per l'anno 2018 i comuni, sulla base delle disposizioni normative richiamate, hanno richiesto, attraverso la certificazione approvata con decreto del Ministero dell'interno del 5 marzo 2018, il contributo in esame a fronte delle spese non ancora sostenute derivanti da sentenze di risarcimento esecutive dal 1° aprile 2017 (giorno successivo alla scadenza del precedente certificato) al 31 marzo 2018 (data ultima di presentazione della richiesta per l'anno 2018) conseguenti a calamità naturali o cedimenti strutturali, o ad accordi transattivi ad esse collegate verificati entro il 25 giugno 2016, data di entrata in vigore del citato decreto-legge n. 113 del 2016, che sono obbligati a sostenere, spese di ammontare complessivo superiore al 50% della spesa corrente sostenuta come risultante dalla media degli ultimi tre rendiconti approvati;

Visto che per l'anno 2019 i comuni, sulla base delle disposizioni normative citate, hanno richiesto, attraverso la certificazione approvata con decreto del Ministero dell'interno del 12 novembre 2019, il contributo in esame a fronte delle spese non ancora sostenute derivanti da sentenze di risarcimento esecutive dal 1° aprile 2018 (giorno successivo alla scadenza del precedente certificato) al 20 dicembre 2019 (data ultima di presentazione della richiesta per l'anno 2019) conseguenti a calamità naturali o cedimenti strutturali, o ad accordi transattivi ad esse collegate verificati entro il 25 giugno 2016, data di entrata in vigore del citato decreto-legge n. 113 del 2016, che sono obbligati a sostenere, spese di ammontare complessivo superiore al 50% della spesa corrente sostenuta come risultante dalla media degli ultimi tre rendiconti approvati;

Visto che per l'anno 2020 i comuni, sulla base delle disposizioni normative sopracitate, hanno richiesto, attraverso la certificazione approvata con decreto del Ministero dell'interno del 24 novembre 2020, il contributo in esame a fronte delle spese non ancora sostenute derivanti da sentenze di risarcimento esecutive dal 21 dicembre 2019 (giorno successivo alla scadenza del precedente certificato) al 21 dicembre 2020 (data ultima di presentazione della richiesta per l'anno 2020) conseguenti a calamità naturali o cedimenti strutturali, o ad accordi transattivi ad esse collegate verificatisi entro il 25 giugno 2016, data di entrata in vigore del citato decreto-legge n. 113 del 2016, che sono obbligati a sostenere, spese di ammontare complessivo superiore al 50% della spesa corrente sostenuta come risultante dalla media degli ultimi tre rendiconti approvati;

Visto che per l'anno 2021 i comuni, sulla base delle disposizioni normative sopracitate, hanno richiesto, attraverso la certificazione approvata con decreto del Ministero dell'interno del 25 novembre 2021, il contributo in esame a fronte delle spese non ancora sostenute derivanti da sentenze di risarcimento esecutive dal 22 dicembre 2020 (giorno successivo alla scadenza del precedente certificato) al 20 dicembre 2021 (data ultima di presentazione della richiesta per l'anno 2021) conseguenti a calamità naturali o cedimenti strutturali, o ad accordi transattivi ad esse collegate verificatisi entro il 25 giugno 2016, data di entrata in vigore del citato decreto-legge n. 113 del 2016, che sono obbligati a sostenere, spese di ammontare complessivo superiore al 50% della spesa corrente sostenuta come risultante dalla media degli ultimi tre rendiconti approvati;

Visto che per l'anno 2022 i comuni, sulla base delle disposizioni normative sopracitate, hanno richiesto, attraverso la certificazione approvata con decreto del Ministero dell'interno del 10 novembre 2022, il contributo in esame a fronte delle spese non ancora sostenute derivanti da sentenze di risarcimento esecutive dal 21 dicembre 2021 (giorno successivo alla scadenza del precedente certificato) al 20 dicembre 2022 (data ultima di presentazione della richiesta per l'anno 2022) conseguenti a calamità naturali o cedimenti strutturali, o ad accordi transattivi ad esse collegate verificatisi entro il 25 giugno 2016, data di entrata in vigore del citato decreto-legge n. 113 del 2016, che sono obbligati a sostenere, spese di ammontare complessivo superiore al 50% della spesa corrente sostenuta come risultante dalla media degli ultimi tre rendiconti approvati;

Visto che per l'anno 2023, sulla base delle disposizioni normative sopracitate, non vi sono state richieste da parte dei comuni, attraverso la certificazione approvata con decreto del Ministero dell'interno del 27 novembre 2023, per il contributo in esame a fronte di spese non ancora sostenute derivanti da sentenze di risarcimento esecutive,

per il periodo dal 21 dicembre 2022 (giorno successivo alla scadenza del precedente certificato) al 20 dicembre 2023 (data ultima di presentazione della richiesta per l'anno 2023), conseguenti a calamità naturali o cedimenti strutturali, o ad accordi transattivi ad esse collegate verificatisi entro il 25 giugno 2016, data di entrata in vigore del citato decreto-legge n. 113 del 2016, che sono obbligati a sostenere, di ammontare complessivo superiore al 50% della spesa corrente sostenuta come risultante dalla media degli ultimi tre rendiconti approvati e, pertanto, non è stato possibile emanare il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri di riparto del fondo previsto dal citato art. 4, comma 2, del decreto-legge 24 giugno 2016, n. 113, convertito dalla legge 7 agosto 2016, n. 160 e successive modificazioni ed integrazioni ;

Ritenuto che i comuni possono richiedere il contributo in esame per le spese non ancora sostenute relative al periodo - dal 21 dicembre 2023 (giorno successivo alla scadenza del precedente certificato) al 20 dicembre 2024 (termine di presentazione della richiesta per l'anno 2024) - verificatisi entro il 25 giugno 2016, data di entrata in vigore del citato decreto-legge n. 113 del 2016, derivanti da sentenze esecutive di risarcimento conseguenti a calamità naturali o cedimenti strutturali, o ad accordi transattivi ad esse collegate, per le quali sono obbligati a sostenere spese di ammontare complessivo superiore al 50% della spesa corrente sostenuta come risultante dalla media degli ultimi tre rendiconti approvati;

Considerate le esigenze di celerità e semplificazione del procedimento;

Visto il decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165 e successive modificazioni, recante norme generali sull'ordinamento del lavoro alle dipendenze delle amministrazioni pubbliche;

Ritenuto, pertanto, che l'atto da adottare nella forma del decreto in esame consiste nella definizione delle modalità informatizzate di acquisizione delle richieste i cui contenuti hanno natura prettamente gestionale;

Viste le disposizioni in materia di dematerializzazione delle procedure amministrative della pubblica amminsitrazione che prevedono, tra l'altro, la digitalizzazione dei documenti, l'informatizzazione dei processi di acquisizione degli atti e la semplificazione dei medesimi processi di acquisizione;

Decreta:

Art. 1.

Enti destinatari della misura finanziaria

1. Ai sensi dell'art. 4 del decreto-legge 24 giugno 2016, n. 113, sono legittimati alla richiesta per l'ottenimento per l'anno 2024 del contributo previsto dal citato art. 4 i soli comuni che, a seguito di sentenze di risarcimento esecutive dal 21 dicembre 2023 al 20 dicembre 2024 conseguenti a calamità naturali o cedimenti strutturali, o ad accordi transattivi ad esse collegate, sono obbligati a sostenere spese di ammontare complessivo superiore al 50% della spesa corrente sostenuta come risultante dalla media degli ultimi tre rendiconti approvati. Le calamità naturali, o i cedimenti strutturali, devono essersi verificati entro il 25 giugno 2016, data di entrata in vigore del citato decreto-legge n. 113 del 2016.

Art. 2.

Modello di certificazione

1. I comuni devono compilare la richiesta facoltativa - esclusivamente con metodologia informatica - avvalendosi dell'apposito modello di cui all'allegato A, che costituisce la solo rappresentazione grafica del modello vero e proprio, messo a disposizione degli enti sul sito *web* istituzionale della Direzione centrale per la finanza locale, munito della sottoscrizione, mediante apposizione di firma digitale del responsabile del servizio finanziario e del segretario comunale.

Art. 3.

Modalità, termini e specifiche

1. La richiesta, secondo il modello di cui all'art. 2, deve essere inviata dai comuni al Ministero dell'interno - Direzione centrale per la finanza locale, esclusivamente con modalità telematica, tramite il Sistema certificazioni enti locali (AREA CERTIFICATI TBEL, altri certificati), accessibile dal sito internet della stessa Direzione, alla pagina https://dait.interno.gov.it/finanza-locale/area-certificati entro le ore 24,00 del 20 dicembre 2024 a pena di decadenza.

2. L'accesso all'area è consentito con le modalità e le credenziali già in uso a ciascun ente locale. Inserite le credenziali, con l'accesso all'area certificazioni vengono mostrate automaticamente le «Richieste dati dalla Dir. centrale per la finanza locale».

3. Il riparto del fondo disponibile avverrà sulla base delle richieste pervenute al Ministero dell'interno telematicamente, entro il termine di cui al comma 1.

4. Le richieste ed altra documentazione eventualmente trasmesse con modalità e termini diversi da quelli previsti dal presente decreto non saranno ritenute valide ai fini dell'attribuzione del contributo in esame.

5. È data facoltà ai comuni che avessero necessità di rettificare il dato già trasmesso di formulare, sempre telematicamente ed entro il termine fissato dal precedente comma 1, una nuova richiesta che annulla e sostituisce la precedente. In tale circostanza l'ente dovrà accedere sempre alla pagina *web* https://dait.interno.gov.it/finanza-locale/area-certificati nel menù di sinistra, alla sezione «Richiesta di dati agli Enti» - funzione «Richieste aperte».

Il presente decreto sarà pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

Roma, 22 novembre 2024

Il direttore centrale: VALENTINO

ALLEGATO

Dipartimento Affari Interni e Territoriali
Direzione Centrale per la Finanza Locale

MODELLO A

COMUNE DI ……...………………………………………………( )

CODICE ENTE

Visto il comma 1, dell'articolo 4 del decreto legge n.113 del 24 giugno 2016, convertito con modificazioni dalla legge 7 agosto 2016 n. 160,così come modificato dall'articolo 4, comma 2bis lettera a), del decreto legge 11 gennaio 2023, n. 3 convertito con modificazioni dalla legge n. 21 del 10 marzo 2023 che stabilisce: "*Al fine di garantire la sostenibilità economico-finanziaria e prevenire situazioni di dissesto finanziario dei comuni, è istituito presso il Ministero dell'interno un fondo denominato «Fondo per i contenziosi connessi a sentenze esecutive relative a calamità o cedimenti» con una dotazione di 20 milioni di euro per ciascuno degli anni 2016-2019, e di 10 milioni di euro per ciascuno degli anni 2020-2022.* Per gli anni dal 2023 al 2025 la dotazione del fondo e pari a 420.000 euro per il 2023, 450.000 euro per il 2024 e 450.000 euro per il 2025";*Le risorse sono attribuite ai comuni che, a seguito di sentenze esecutive di risarcimento conseguenti a calamità naturali o cedimenti strutturali, o ad accordi transattivi ad esse collegate, sono obbligati a sostenere spese di ammontare complessivo superiore al 50 per cento della spesa corrente sostenuta come risultante dalla media degli ultimi tre rendiconti approvati. Le calamità naturali, o i cedimenti strutturali di cui al precedente periodo, devono essersi verificati entro la data di entrata in vigore della presente disposizione*";

Visto il successivo comma 2, del richiamato articolo 4, del decreto legge 113/2016, modificato dalla legge 11 febbraio 2019, n. 12, che recita: "*I comuni di cui al comma 1 comunicano al Ministero dell'interno, entro il termine perentorio di quindici giorni successivi alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, per l'anno 2016, entro il 31 marzo per ciascuno degli anni dal 2017 al 2018, ed entro il 20 dicembre per ciascuno degli anni dal 2019 al 2025, la sussistenza della fattispecie di cui comma 1, ivi incluse le richieste non soddisfatte negli anni precedenti, con modalità telematiche individuate dal Ministero dell'interno. Le richieste sono soddisfatte per l'intero importo. La ripartizione del Fondo avviene con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro dell'interno, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sentita la Conferenza Stato-città ed autonomie locali, da adottare entro novanta giorni dal termine di invio delle richieste. Nel caso in cui l'ammontare delle richieste superi l'ammontare annuo complessivamente assegnato, le risorse sono attribuite proporzionalmente;*

Visto il decreto del Ministero dell'Interno approvativo del presente modello.

Si certifica che

1) Nell'anno 2016 questo comune ha trasmesso nei termini il certificato approvato con decreto del Ministero dell'interno del 30 giugno 2016 per il quale ha percepito minori contributi erariali a seguito del riparto proporzionale operato per insufficienza dei fondi assegnati;

2) l'importo complessivo della spesa indicata nel certificato di cui al punto 1) è a carico del bilancio del comune nell'importo pari a:

Anno 2016 euro …………………………… *

(lasciare lo spazio in bianco se il comune non ha trasmesso la certificazione di cui al punto 1)

3) Nell'anno 2017 questo comune ha trasmesso nei termini il certificato approvato con decreto del Ministero dell'interno del 14 febbraio 2017 per il quale ha percepito minori contributi erariali a seguito del riparto proporzionale operato per insufficienza dei fondi assegnati;

4) l'importo complessivo della spesa indicata nel certificato di cui al punto 3) è a carico del bilancio del comune nell'importo pari a:

Anno 2017 euro …………………………… *

(lasciare lo spazio in bianco se il comune non ha trasmesso la certificazione di cui al punto 3)

5) Nell'anno 2018 questo comune ha trasmesso nei termini il certificato approvato con decreto del Ministero dell'interno del 5 marzo 2018 per il quale ha percepito minori contributi erariali a seguito del riparto proporzionale operato per insufficienza dei fondi assegnati;

6) l'importo complessivo della spesa indicata nel certificato di cui al punto 5) è a carico del bilancio del comune nell'importo pari a:

Anno 2018 euro …………………………… *

(lasciare lo spazio in bianco se il comune non ha trasmesso la certificazione di cui al punto 5)

7) Nell'anno 2019 questo comune ha trasmesso nei termini il certificato approvato con decreto del Ministero dell'interno 12 novembre 2019 per il quale ha percepito minori contributi erariali a seguito del riparto proporzionale operato per l'insufficienza dei fondi assegnati;

8) l'importo complessivo delle spese di cui al punto 7) è pari a:

Anno 2019 euro ……………………………*

(lasciare lo spazio in bianco se il comune non ha trasmesso la certificazione di cui al punto 7)

9) Nell'anno 2020 questo comune ha trasmesso nei termini il certificato approvato con decreto del Ministero dell'interno del 24 novembre 2020 per il quale ha percepito minori contributi erariali a seguito del riparto proporzionale operato per insufficienza dei fondi assegnati;

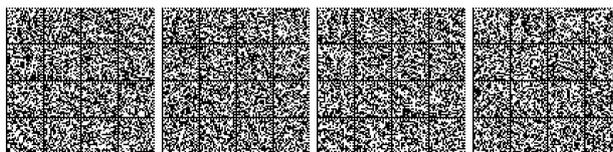
10) l'importo complessivo delle spese di cui al punto 9) è pari a:

Anno 2020 euro ……………………………*

(lasciare lo spazio in bianco se il comune non ha trasmesso la certificazione di cui al punto 9)

11) nell'anno 2021 questo comune, ha trasmesso nei termini il certificato approvato con decreto del Ministero dell'interno del 25 novembre 2021;
12) che l'importo complessivo delle spese di cui al punto 11) è pari a:

Anno 2021 euro ……………………………

(lasciare lo spazio in bianco se il comune non ha trasmesso la certificazione di cui al punto11)

13) nell'anno 2022 questo comune, ha trasmesso nei termini il certificato approvato con decreto del Ministero dell'interno del 10 novembre 2022;
14) che l'importo complessivo delle spese di cui al punto 13) è pari a:

Anno 2022 euro ……………………

(lasciare lo spazio in bianco se il comune non ha trasmesso la certificazione di cui al punto13)

15) nell'anno 2023 questo comune, ha trasmesso nei termini il certificato approvato con decreto del Ministero dell'interno del ;27 novembre 2023;
16) che l'importo complessivo delle spese di cui al punto 15) è pari a:

Anno 2023 euro ……………………………

(lasciare lo spazio in bianco se il comune non ha trasmesso la certificazione di cui al punto 15)

17) questo comune, a seguito di sentenze di risarcimento divenute esecutive dal 21 dicembre 2023 al 20 dicembre 2024** conseguenti a calamità naturali o cedimenti strutturali – verificatisi entro il 25 giugno 2016 – o ad accordi transattivi ad esse collegate, è obbligato a sostenere spese di ammontare complessivo superiore al 50 per cento della spesa corrente media annua in termini di competenza, come risultante dalla media degli ultimi tre rendiconti approvati;
18) che l'importo complessivo delle spese di cui al punto 17) è pari a:

Anno 2024 euro ………………….

Il Responsabile del Servizio finanziario

Il Segretario comunale

Lì ,………………………

** correggere il dato, che corrisponde con quello riportato dal comune nel certificato, solo qualora la spesa complessiva a carico del bilancio del comune si è ridotta a seguito dell'intervento di contributi diversi da quelli già erogati a tale titolo dal Ministero dell'Interno;*
*** periodo che decorre dal giorno successivo alla scadenza perentoria del certificato trasmesso nell'anno 2023 al termine, sempre perentorio, di presentazione del presente modello.*

24A06311

MINISTERO DELLE IMPRESE E DEL MADE IN ITALY

DECRETO 13 novembre 2024.

Liquidazione coatta amministrativa della «Misericors società cooperativa in liquidazione», in Sasso Marconi e nomina del commissario liquidatore.

IL MINISTRO DELLE IMPRESE E DEL MADE IN ITALY

Visto l'art. 2545-*terdecies* del codice civile;

Visto il Titolo VII, Parte prima, del decreto legislativo 12 gennaio 2019, n. 14, recante «Codice della crisi d'impresa e dell'insolvenza in attuazione della legge 19 ottobre 2017, n. 155»;

Visto l'art. 390 del medesimo decreto legislativo;

Visto il decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito nella legge 7 agosto 2012, n. 135;

Visto il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 30 ottobre 2023, n. 174, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* - Serie generale n. 281 del 1° dicembre 2023, con il quale è stato adottato il «Regolamento di organizzazione del Ministero delle imprese e del made in Italy»;

Visto il decreto-legge 11 novembre 2022, n. 173, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 dicembre 2022, n. 204, recante «Disposizioni urgenti in materia di riordino delle attribuzioni dei Ministeri»;

Vista l'istanza con la quale la Confederazione cooperative italiane ha chiesto che la società «Misericors società cooperativa in liquidazione» sia ammessa alla procedura di liquidazione coatta amministrativa;

Viste le risultanze della revisione dell'Associazione di rappresentanza, dalla quale si rileva lo stato d'insolvenza della suddetta società cooperativa;

Considerato quanto emerge dalla visura camerale aggiornata, effettuata d'ufficio presso il competente registro delle imprese, e dalla situazione patrimoniale aggiornata al 30 dicembre 2022, allegata al verbale di revisione, che evidenzia una condizione di sostanziale insolvenza in quanto, a fronte di un attivo circolante di euro 142.921,00, si riscontrano debiti a breve termine di euro 235.028,00 ed un patrimonio netto negativo di euro - 63.507,00;

Considerato che il grado di insolvenza è rilevabile, altresì, dalla presenza di debiti verso l'erario e dall'impossibilità di incassare le partecipazioni e i crediti;

Considerato che in data 21 settembre 2023 è stato assolto l'obbligo di cui all'art. 7 della legge 7 agosto 1990, n. 241, dando comunicazione dell'avvio del procedimento a tutti i soggetti interessati e che il legale rappresentante ha comunicato formalmente la propria rinuncia alla presentazione di osservazioni e/o controdeduzioni;

Ritenuto di dover disporre la liquidazione coatta amministrativa della suddetta società cooperativa e nominare il relativo commissario liquidatore;

Vista la terna di professionisti che l'Associazione nazionale di rappresentanza, assistenza, tutela e revisione del movimento cooperativo, alla quale il sodalizio risulta aderente, ha proposto ai sensi dell'art. 9 della legge 17 luglio 1975, n. 400;

Considerato che dall'istruttoria effettuata dalla Direzione generale servizi di vigilanza sulla terna delle professionalità indicate, i nominativi segnalati risultano presenti nell'elenco di cui al punto 1, lettera *a)* della direttiva ministeriale del 12 maggio 2023 e sono collocati nella fascia di valutazione non inferiore a quella assegnata per complessità alla procedura, come disposto dall'art. 5, comma 1, del decreto direttoriale del 30 giugno 2023;

Tenuto conto che il nominativo del professionista cui affidare l'incarico di commissario liquidatore è stato individuato dalla Commissione nominata con decreto del Capo di Gabinetto del 15 febbraio 2024, successivamente modificata con decreto del Capo di Gabinetto del 29 aprile 2024, di cui al punto 1, lettera *f)* della predetta direttiva ministeriale del 12 maggio 2023, nella seduta del 4 luglio 2024, visto quanto prescritto dal punto 1, lettere *c)*, *e)*, *f)* punto (i) e *g)* della medesima direttiva ministeriale;

Decreta:

Art. 1.

1. La società cooperativa «Misericors società cooperativa in liquidazione», con sede in Sasso Marconi (BO) (codice fiscale 03406611206) è posta in liquidazione coatta amministrativa, ai sensi dell'art. 2545-*terdecies* del codice civile.

2. Considerati gli specifici requisiti professionali, come risultanti dal *curriculum vitae*, è nominato commissario liquidatore il rag. Giovanni Campanini, nato a Reggio nell'Emilia (RE) il 20 gennaio 1967 (codice fiscale CMPGNN67A20H223C), domiciliato in Venezia (VE), Corte Amaltea 2652.

Art. 2.

1. Al predetto commissario liquidatore spetta il trattamento economico previsto dal decreto del Ministro delle imprese e del made in Italy di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze del 3 novembre 2016, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana del 5 dicembre 2016.

2. Il presente decreto sarà pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

3. Il presente provvedimento potrà essere impugnato dinnanzi al competente Tribunale amministrativo regionale, ovvero a mezzo di ricorso straordinario al Presidente della Repubblica, ove ne sussistano i presupposti di legge.

Roma, 13 novembre 2024

Il Ministro: URSO

24A06274

DECRETO 13 novembre 2024.

Liquidazione coatta amministrativa della «Calarinas società cooperativa a r.l. – in liquidazione», in Villanova Monteleone e nomina del commissario liquidatore.

IL MINISTRO DELLE IMPRESE E DEL MADE IN ITALY

Visto l'art. 2545-*terdecies* del codice civile;

Visto il Titolo VII, Parte prima, del decreto legislativo 12 gennaio 2019, n. 14, recante «Codice della crisi d'impresa e dell'insolvenza in attuazione della legge 19 ottobre 2017, n. 155»;

Visto l'art. 390 del medesimo decreto legislativo;

Visto il decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito nella legge 7 agosto 2012, n. 135;

Visto il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 30 ottobre 2023, n. 174, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* - Serie generale n. 281 del 1° dicembre 2023, con il quale è stato adottato il «Regolamento di organizzazione del Ministero delle imprese e del made in Italy»;

Visto il decreto-legge 11 novembre 2022, n. 173, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 dicembre 2022, n. 204, recante «Disposizioni urgenti in materia di riordino delle attribuzioni dei Ministeri»;

Vista l'istanza con la quale la Confederazione cooperative italiane ha chiesto che la società «Calarinas società cooperativa a r.l. – in liquidazione», sia ammessa alla procedura di liquidazione coatta amministrativa;

Viste le risultanze della revisione dell'Associazione di rappresentanza, dalla quale si rileva lo stato d'insolvenza della suddetta società cooperativa;

Considerato l'ultimo bilancio, relativo all'esercizio al 31 dicembre 2020, depositato presso la Camera di commercio competente, dal quale risulta una condizione di sostanziale insolvenza in quanto, a fronte di un attivo patrimoniale di euro 10.466,00, si riscontra una massa debitoria di euro 47.129,00 e un patrimonio netto con valore negativo per euro - 36.663,00, dati che evidenziano l'impossibilità nonché l'inopportunità che la liquidazione si concluda al di fuori di un ambito concorsuale;

Considerato che il grado di insolvenza della cooperativa è rilevabile, altresì, dal mancato pagamento di mensilità stipendiali, dall'omesso versamento di contributi previdenziali e ritenute erariali e dalla presenza di due cartelle esattoriali dell'Agenzia delle entrate;

Considerato che, in data 11 aprile 2024, è stato assolto l'obbligo di cui all'art. 7 della legge 7 agosto 1990, n. 241, dando comunicazione dell'avvio del procedimento a tutti i soggetti interessati;

Considerato che la comunicazione di avvio dell'istruttoria, avvenuta tramite posta elettronica certificata inviata al legale rappresentante della società al corrispondente indirizzo, così come risultante da visura camerale, non risulta essere stata consegnata per «indirizzo non valido»;

Considerato che in data 2 maggio 2024 questa Autorità di vigilanza ha trasmesso la suddetta comunicazione di avvio del procedimento a mezzo raccomandata A/R agli indirizzi risultanti dalla visura camerale aggiornata, sia presso la sede legale sia presso la residenza del legale rappresentante;

Considerato che la raccomandata è stata consegnata in data 25 maggio 2024, determinando il perfezionamento della procedura di notificazione, e che non sono state formulate osservazioni e/o controdeduzioni;

Ritenuto di dover disporre la liquidazione coatta amministrativa della suddetta società cooperativa e nominare il relativo commissario liquidatore;

Vista la terna di professionisti che l'associazione nazionale di rappresentanza, assistenza, tutela e revisione del movimento cooperativo, alla quale il sodalizio risulta aderente, ha proposto ai sensi dell'art. 9 della legge 17 luglio 1975, n. 400;

Considerato che dall'istruttoria effettuata dalla Direzione generale servizi di vigilanza sulla terna delle professionalità indicate, i nominativi segnalati risultano presenti nell'elenco di cui al punto 1, lettera *a)* della direttiva ministeriale del 12 maggio 2023 e sono collocati nella fascia di valutazione non inferiore a quella assegnata per complessità alla procedura, come disposto dall'art. 5, comma 1, del decreto direttoriale del 30 giugno 2023;

Tenuto conto che il nominativo del professionista cui affidare l'incarico di commissario liquidatore è stato individuato dalla commissione nominata con decreto del Capo di Gabinetto del 15 febbraio 2024, successivamente modificata con decreto del Capo di Gabinetto del 29 aprile 2024, di cui al punto 1, lettera *f)* della predetta direttiva ministeriale del 12 maggio 2023, nella seduta del 25 luglio 2024, visto quanto prescritto dal punto 1, lettere *c)*, *e)*, *f)* punto (i) e *g)* della medesima direttiva ministeriale;

Decreta:

Art. 1.

1. La società cooperativa «Calarinas società cooperativa a r.l. – in liquidazione», con sede in Villanova Monteleone (SS) (codice fiscale 01930010903), è posta in liquidazione coatta amministrativa, ai sensi dell'art. 2545-*terdecies* del codice civile.

2. Considerati gli specifici requisiti professionali, come risultanti dal *curriculum vitae*, è nominato commissario liquidatore il dott. Alberto Picciau, nato a Cagliari (CA) il 24 febbraio 1963 (codice fiscale PCCLRT63B24B354V), ivi domiciliato in via Giovanni Battista Tuveri n. 54/B.

Art. 2.

1. Al predetto commissario liquidatore spetta il trattamento economico previsto dal decreto del Ministro delle imprese e del made in Italy di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze del 3 novembre 2016, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana del 5 dicembre 2016.

2. Il presente decreto sarà pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

3. Il presente provvedimento potrà essere impugnato dinnanzi al competente Tribunale amministrativo regionale, ovvero a mezzo di ricorso straordinario al Presidente della Repubblica, ove ne sussistano i presupposti di legge.

Roma, 13 novembre 2024

Il Ministro: URSO

24A06275

DECRETO 13 novembre 2024.

Sostituzione del commissario liquidatore della «Delta servizi – società cooperativa – in liquidazione coatta amministrativa», in Olbia.

IL MINISTRO DELLE IMPRESE
E DEL MADE IN ITALY

Visto l'art. 2545-*terdecies* del codice civile;

Visto il Titolo VII, Parte prima, del decreto legislativo 12 gennaio 2019, n. 14, recante «Codice della crisi d'impresa e dell'insolvenza in attuazione della legge 19 ottobre 2017, n. 155»;

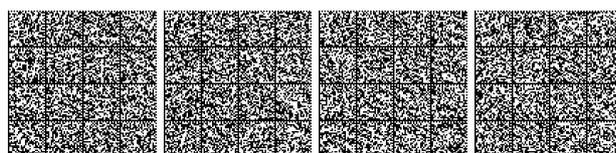
Visto l'art. 390 del medesimo decreto legislativo;

Visto il decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito nella legge 7 agosto 2012, n. 135;

Visto il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 30 ottobre 2023, n. 174, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* - Serie generale n. 281 del 1° dicembre 2023, con il quale è stato adottato il «Regolamento di organizzazione del Ministero delle imprese e del made in Italy»;

Visto il decreto-legge 11 novembre 2022, n. 173, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 dicembre 2022, n. 204, recante «Disposizioni urgenti in materia di riordino delle attribuzioni dei Ministeri»;

Visto il decreto ministeriale del 2 novembre 2015 n. 564/2015, con il quale la società cooperativa «Delta servizi società cooperativa», con sede in Olbia (SS) (codice fiscale 02282680905), è stata posta in liquidazione coatta amministrativa e il dott. Paolo Ibba ne è stato nominato commissario liquidatore;

Vista la nota pervenuta in data 14 settembre 2017, con la quale il citato commissario liquidatore si è dimesso dall'incarico conferitogli;

Ritenuto necessario provvedere alla sostituzione del dott. Paolo Ibba dall'incarico di commissario liquidatore della predetta società cooperativa;

Vista la terna di professionisti che l'Unione europea delle cooperative, associazione nazionale di rappresentanza, assistenza, tutela e revisione del movimento cooperativo, alla quale il sodalizio risulta aderente, ha proposto ai sensi dell'art. 9 della legge 17 luglio 1975, n. 400;

Considerato che dall'istruttoria effettuata dalla Direzione generale servizi di vigilanza sulla terna delle professionalità indicate, i nominativi segnalati risultano presenti nell'elenco di cui al punto 1, lettera *a)* della direttiva ministeriale del 12 maggio 2023 e sono collocati nella fascia di valutazione non inferiore a quella assegnata per complessità alla procedura, come disposto dall'art. 5, comma 1, del decreto direttoriale del 30 giugno 2023;

Tenuto conto che il nominativo del professionista cui affidare l'incarico di commissario liquidatore è stato individuato dalla commissione nominata con decreto del Capo di Gabinetto del 15 febbraio 2024, successivamente modificata con decreto del Capo di Gabinetto del 29 aprile 2024, di cui al punto 1, lettera *f)* della predetta direttiva ministeriale del 12 maggio 2023, nella seduta del 25 luglio 2024, visto quanto prescritto dal punto 1, lettere *c)*, *e)*, *f)* punto (i) e *g)* della medesima direttiva ministeriale;

Decreta:

Art. 1.

1. In sostituzione del dott. Paolo Ibba, dimissionario, considerati gli specifici requisiti professionali, come risultanti dal*curriculum vitae*, è nominato commissario liquidatore della società cooperativa «Delta servizi - società cooperativa – in liquidazione coatta amministrativa», con sede in Olbia (SS) (codice fiscale 02282680905), il dott. Giuseppe Sorvillo, nato a Caserta (CE) il 13 febbraio 1986 (codice fiscale SRVGPP86B13B963B), domiciliato in Roma , Via Liberiana n. 17.

Art. 2.

1. Al predetto commissario liquidatore spetta il trattamento economico previsto dal decreto del Ministro delle imprese e del made in Italy di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze del 3 novembre 2016, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana del 5 dicembre 2016.

2. Il presente decreto sarà pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

3. Il presente provvedimento potrà essere impugnato dinnanzi al competente Tribunale amministrativo regionale, ovvero a mezzo di ricorso straordinario al Presidente della Repubblica, ove ne sussistano i presupposti di legge.

Roma, 13 novembre 2024

Il Ministro: URSO

24A06276

DECRETO 13 novembre 2024.

Sostituzione del commissario liquidatore della «A.R.P.O.M. soc. coop. a r.l.», in Rosarno.

IL MINISTRO DELLE IMPRESE
E DEL MADE IN ITALY

Visto l'art. 2545-*terdecies* del codice civile;

Visto il Titolo VII, Parte prima, del decreto legislativo 12 gennaio 2019, n. 14, recante «Codice della crisi d'impresa e dell'insolvenza in attuazione della legge 19 ottobre 2017, n. 155»;

Visto l'art. 390 del medesimo decreto legislativo;

Visto il decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito nella legge 7 agosto 2012, n. 135;

Visto il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 30 ottobre 2023, n. 174, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* - Serie generale - n. 281 del 1° dicembre 2023, con il quale è stato adottato il «Regolamento di organizzazione del Ministero delle imprese e del made in Italy»;

Visto il decreto-legge 11 novembre 2022, n. 173, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 dicembre 2022, n. 204, recante «Disposizioni urgenti in materia di riordino delle attribuzioni dei Ministeri»;

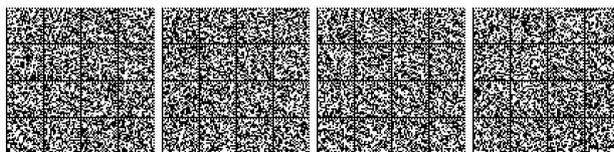
Visto il decreto ministeriale del 24 dicembre 2023 n. 452/2023, con il quale la società cooperativa «A.R.P.O.M. soc. coop a r.l.», con sede in Rosarno (RC) (codice fiscale 01288750803), è stata posta in liquidazione coatta amministrativa e l'avv. Domenico Galati ne è stato nominato commissario liquidatore;

Visto il decreto ministeriale del 5 maggio 2004 n. 134/2004, con il quale l'avv. Michele Marincolo è stato nominato nuovo commissario liquidatore in sostituzione del precedente, dimissionario;

Vista la nota pervenuta in data 30 giugno 2023, con la quale il citato commissario liquidatore si è dimesso dall'incarico conferitogli;

Ritenuto necessario provvedere alla sostituzione dell'avv. Michele Marincolo dall'incarico di commissario liquidatore della predetta società cooperativa;

Considerato che la Direzione generale per i servizi di vigilanza ha individuato un *cluster* di cinque nominativi di professionisti proposti per l'incarico, selezionati tenuto conto, in via preliminare, dei requisiti per l'iscrizione di cui al punto 1 lettera *c)* ed *e)* e, in secondo luogo, dei criteri di cui al punto 1 lettera *g)* della direttiva ministeriale del 12 maggio 2023, in osservanza a quanto stabilito dal decreto direttoriale del 30 giugno 2023, come modificato dal decreto direttoriale del 23 febbraio 2024;

Tenuto conto che la commissione nominata con decreto del Capo di Gabinetto del 15 febbraio 2024, successivamente modificata con decreto del Capo di Gabinetto del 29 aprile 2024, di cui al punto 1, lettera *f)* della direttiva ministeriale del 12 maggio 2023, nella seduta del 25 luglio 2024 ha individuato il nominativo del professionista cui affidare l'incarico di commissario liquidatore nell'ambito del *cluster* suddetto;

Decreta:

Art. 1.

1. In sostituzione dell'avv. Michele Marincolo, dimissionario, considerati gli specifici requisiti professionali, come risultanti dal *curriculum vitae*, è nominato commissario liquidatore della società cooperativa «A.R.P.O.M. soc. coop a r.l.», con sede in Rosarno (RC) (codice fiscale 01288750803), il dott. Fernando Caldiero, nato a Catanzaro (CZ) il 23 giugno 1968 (codice fiscale CLDFNN68H23C352Z), domiciliato in Cetraro (CS) - via F. Pirrino n. 37.

Art. 2.

1. Al predetto commissario liquidatore spetta il trattamento economico previsto dal decreto del Ministro delle imprese e del made in Italy di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze del 3 novembre 2016, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana del 5 dicembre 2016.

2. Il presente decreto sarà pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

3. Il presente provvedimento potrà essere impugnato dinnanzi al competente Tribunale amministrativo regionale, ovvero a mezzo di ricorso straordinario al Presidente della Repubblica, ove ne sussistano i presupposti di legge.

Roma, 13 novembre 2024

Il Ministro: URSO

24A06277

DECRETO 13 novembre 2024.

Liquidazione coatta amministrativa della «C.D.S. – Centro ricerche, documentazione e studi economico sociali», in Ferrara e nomina del commissario liquidatore.

IL MINISTRO DELLE IMPRESE
E DEL MADE IN ITALY

Visto l'art. 2545-*terdecies* del codice civile;

Visto il Titolo VII, Parte prima, del decreto legislativo 12 gennaio 2019, n. 14, recante «Codice della crisi d'impresa e dell'insolvenza in attuazione della legge 19 ottobre 2017, n. 155»;

Visto l'art. 390 del medesimo decreto legislativo;

Visto il decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito nella legge 7 agosto 2012, n. 135;

Visto il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 30 ottobre 2023, n. 174, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* - Serie generale - n. 281 del 1° dicembre 2023, con il quale è stato adottato il «Regolamento di organizzazione del Ministero delle imprese e del made in Italy»;

Visto il decreto-legge 11 novembre 2022, n. 173, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 dicembre 2022, n. 204, recante «Disposizioni urgenti in materia di riordino delle attribuzioni dei Ministeri»;

Vista l'istanza con la quale la Lega nazionale delle cooperative e mutue ha chiesto che la società «C.D.S. - Centro ricerche, documentazione e studi economico sociali» sia ammessa alla procedura di liquidazione coatta amministrativa;

Viste le risultanze della revisione dell'associazione di rappresentanza, dalla quale si rileva lo stato d'insolvenza della suddetta società cooperativa;

Considerato quanto emerge dalla visura camerale aggiornata, effettuata d'ufficio presso il competente registro delle imprese, dalla quale si evince che l'ultimo bilancio depositato dalla cooperativa, riferito all'esercizio al 31 dicembre 2020, evidenzia una condizione di sostanziale insolvenza in quanto, a fronte di un attivo patrimoniale di euro 21.705,00, si riscontra una massa debitoria di euro 177.735,00 ed un patrimonio netto negativo di euro - 156.030;

Considerato che il grado di insolvenza è rilevabile, altresì, dal mancato pagamento di mensilità stipendiali verso dipendenti e dalla presenza di debiti per contributi previdenziali e ritenute erariali;

Considerato che in data 14 ottobre 2022 è stato assolto l'obbligo di cui all'art. 7 della legge 7 agosto 1990, n. 241, dando comunicazione dell'avvio del procedimento a tutti i soggetti interessati;

Considerato che la comunicazione di avvio dell'istruttoria, avvenuta tramite posta elettronica certificata inviata al legale rappresentante della società al corrispondente indirizzo, così come risultante da visura camerale, non risulta essere stata consegnata per «indirizzo non valido»;

Considerato che in data 13 settembre 2023 questa autorità di vigilanza ha trasmesso la suddetta comunicazione di avvio del procedimento al legale rappresentante al nuovo indirizzo di posta elettronica certificata, fornito dalla Legacoop e successivamente risultante anche da visura camerale, che la stessa è stata regolarmente consegnata e che il legale rappresentante ha comunicato formalmente la propria rinuncia alla presentazione di osservazioni e/o controdeduzioni;

Ritenuto di dover disporre la liquidazione coatta amministrativa della suddetta società cooperativa e nominare il relativo commissario liquidatore;

Vista la terna di professionisti che l'associazione nazionale di rappresentanza, assistenza, tutela e revisione del movimento cooperativo, alla quale il sodalizio risulta aderente, ha proposto ai sensi dell'art. 9 della legge 17 luglio 1975, n. 400;

Considerato che dall'istruttoria effettuata dalla Direzione generale servizi di vigilanza sulla terna delle professionalità indicate, i nominativi segnalati risultano presenti nell'elenco di cui al punto 1, lettera *a)* della direttiva ministeriale del 12 maggio 2023 e sono collocati nella fascia di valutazione non inferiore a quella assegnata per complessità alla procedura, come disposto dall'art. 5, comma 1, del decreto direttoriale del 30 giugno 2023;

Tenuto conto che il nominativo del professionista cui affidare l'incarico di commissario liquidatore è stato individuato dalla commissione nominata con decreto del Capo di Gabinetto del 15 febbraio 2024, successivamente modificata con decreto del Capo di Gabinetto del 29 apri-

le 2024, di cui al punto 1, lettera *f)* della predetta direttiva ministeriale del 12 maggio 2023, nella seduta del 25 luglio 2024, visto quanto prescritto dal punto 1, lettere *c)*, *e)*, *f)* punto (i) e *g)* della medesima direttiva ministeriale;

Decreta:

Art. 1.

1. La società cooperativa «C.D.S. - Centro ricerche, documentazione e studi economico sociali», con sede in Ferrara (FE) (codice fiscale 00675760383) è posta in liquidazione coatta amministrativa, ai sensi dell'art. 2545-*terdecies* del codice civile.

2. Considerati gli specifici requisiti professionali, come risultanti dal *curriculum vitae*, è nominata commissario liquidatore l'avv. Cecilia Vagnoni, nata a Ascoli Piceno (AP) il 4 dicembre 1990 (codice fiscale VGNCCL90T44A462S), domiciliata in Bologna (BO) - via M. D'Azeglio n. 66.

Art. 2.

1. Al predetto commissario liquidatore spetta il trattamento economico previsto dal decreto del Ministro delle imprese e del made in Italy di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze del 3 novembre 2016, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana del 5 dicembre 2016.

2. Il presente decreto sarà pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

3. Il presente provvedimento potrà essere impugnato dinnanzi al competente Tribunale amministrativo regionale, ovvero a mezzo di ricorso straordinario al Presidente della Repubblica, ove ne sussistano i presupposti di legge.

Roma, 13 novembre 2024

Il Ministro: URSO

24A06278

DECRETO 13 novembre 2024.

Liquidazione coatta amministrativa della «CA.RE società cooperativa», in Reggio Emilia e nomina del commissario liquidatore.

IL MINISTRO DELLE IMPRESE
E DEL MADE IN ITALY

Visto l'art. 2545-*terdecies* del codice civile;

Visto il Titolo VII, Parte prima, del decreto legislativo 12 gennaio 2019, n. 14, recante «Codice della crisi d'impresa e dell'insolvenza in attuazione della legge 19 ottobre 2017, n. 155»;

Visto l'art. 390 del medesimo decreto legislativo;

Visto il decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito nella legge 7 agosto 2012, n. 135;

Visto il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 30 ottobre 2023, n. 174, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* - Serie generale - n. 281 del 1° dicembre 2023, con il quale è stato adottato il «Regolamento di organizzazione del Ministero delle imprese e del made in Italy»;

Visto il decreto-legge 11 novembre 2022, n. 173, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 dicembre 2022, n. 204, recante «Disposizioni urgenti in materia di riordino delle attribuzioni dei Ministeri»;

Vista l'istanza con la quale la Lega nazionale delle cooperative italiane ha chiesto che la società «CA.RE società cooperativa» sia ammessa alla procedura di liquidazione coatta amministrativa;

Viste le risultanze della revisione dell'associazione di rappresentanza, dalla quale si rileva lo stato d'insolvenza della suddetta società cooperativa;

Considerato quanto emerge dalla visura camerale aggiornata, effettuata d'ufficio presso il competente registro delle imprese, dalla quale si evince che l'ultimo bilancio depositato dalla cooperativa, riferito all'esercizio al 31 dicembre 2022, evidenzia una condizione di sostanziale insolvenza in quanto, a fronte di un attivo circolante di euro 1.696,00, si riscontrano debiti esigibili entro l'esercizio successivo di euro 410.879,00 ed un patrimonio netto negativo di euro - 395.825,00;

Considerato che in data 24 aprile 2024 è stato assolto l'obbligo di cui all'art. 7 della legge 7 agosto 1990, n. 241, dando comunicazione dell'avvio del procedimento a tutti i soggetti interessati, che non hanno formulato osservazioni e/o controdeduzioni;

Ritenuto di dover disporre la liquidazione coatta amministrativa della suddetta società cooperativa e nominare il relativo commissario liquidatore;

Vista la terna di professionisti che l'associazione nazionale di rappresentanza, assistenza, tutela e revisione del movimento cooperativo, alla quale il sodalizio risulta aderente, ha proposto ai sensi dell'art. 9 della legge 17 luglio 1975, n. 400;

Considerato che dall'istruttoria effettuata dalla Direzione generale servizi di vigilanza sulla terna delle professionalità indicate, i nominativi segnalati risultano presenti nell'elenco di cui al punto 1, lettera *a)* della direttiva ministeriale del 12 maggio 2023 e sono collocati nella fascia di valutazione non inferiore a quella assegnata per complessità alla procedura, come disposto dall'art. 5, comma 1, del decreto direttoriale del 30 giugno 2023;

Tenuto conto che il nominativo del professionista cui affidare l'incarico di commissario liquidatore è stato individuato dalla commissione nominata con decreto del Capo di Gabinetto del 15 febbraio 2024, successivamente modificata con decreto del Capo di Gabinetto del 29 aprile 2024, di cui al punto 1, lettera *f)* della predetta direttiva ministeriale del 12 maggio 2023, nella seduta del 25 luglio 2024, visto quanto prescritto dal punto 1, lettere *c)*, *e)*, *f)* punto (i) e *g)* della medesima direttiva ministeriale;

Decreta:

Art. 1.

1. La società cooperativa «CA.RE società cooperativa», con sede in Reggio Emilia (RE) (codice fiscale 00175290352), è posta in liquidazione coatta amministrativa, ai sensi dell'art. 2545-*terdecies* del codice civile.

2. Considerati gli specifici requisiti professionali, come risultanti dal *curriculum vitae*, è nominato commissario liquidatore il dott. Alberto Peroni, nato a Reggio Emilia (RE) il 1° gennaio 1972 (codice fiscale PRNLRT72A01H223P), ivi domiciliato in via Fratelli Cervi n. 80.

Art. 2.

1. Al predetto commissario liquidatore spetta il trattamento economico previsto dal decreto del Ministro delle imprese e del made in Italy di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze del 3 novembre 2016, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana del 5 dicembre 2016.

2. Il presente decreto sarà pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

3. Il presente provvedimento potrà essere impugnato dinnanzi al competente Tribunale amministrativo regionale, ovvero a mezzo di ricorso straordinario al Presidente della Repubblica, ove ne sussistano i presupposti di legge.

Roma, 13 novembre 2024

Il Ministro: URSO

24A06279

PRESIDENZA DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI

COMMISSARIO STRAORDINARIO EX D.P.C.M. 22 FEBBRAIO 2024

ORDINANZA 21 novembre 2024.

Adozione del Piano regionale di gestione dei rifiuti (stralcio rifiuti urbani). (Ordinanza n. 3).

IL COMMISSARIO STRAORDINARIO
EX D.P.C.M. 22 FEBBRAIO 2024

Vista la direttiva 2008/98/CE del Parlamento europeo e del Consiglio dell'Unione europea 19 novembre 2008, relativa ai rifiuti;

Vista la direttiva 2001/42/CE del 27 giugno 2001 del Parlamento europeo e del Consiglio concernente la valutazione di taluni effetti di piani e programmi sull'ambiente (Valutazione ambientale strategica) e successive modifiche ed integrazioni, come interpretata, da ultimo, dalla Corte di giustizia UE (VII sezione) 9 marzo 2023, causa C-9/22;

Vista la direttiva 2014/24/UE del Parlamento europeo e del Consiglio 26 febbraio 2014 sugli appalti pubblici che abroga la direttiva 2004/18/CE;

Vista la direttiva 2014/23/UE del Parlamento europeo e del Consiglio 26 febbraio 2014 sull'aggiudicazione dei contratti di concessione;

Vista la direttiva (UE) 2018/850 del Parlamento europeo e del Consiglio 30 maggio 2018 che modifica la direttiva 1999/31/CE relativa alle discariche di rifiuti;

Vista la direttiva 2018/851/UE del Parlamento europeo e del Consiglio 30 maggio 2018 che modifica la direttiva 2008/98/CE relativa ai rifiuti;

Visto l'art. 14-*quater* del decreto-legge 9 dicembre 2023, n. 181, convertito con modificazioni dalla legge 2 febbraio 2024, n. 11, recante «Disposizioni urgenti per la sicurezza energetica del Paese, la promozione del ricorso alle fonti rinnovabili di energia, il sostegno alle imprese a forte consumo di energia e in materia di ricostruzione nei territori colpiti dagli eccezionali eventi alluvionali verificatisi a partire dal 1° maggio 2023», con il quale si è previsto che con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, il Presidente della Regione Siciliana è nominato Commissario straordinario per la valorizzazione energetica e la gestione del ciclo dei rifiuti nella Regione Siciliana;

Visto il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 22 febbraio 2024, pubblicato nel sito internet del Commissario, che ha nominato il Presidente della Regione Commissario straordinario per la valorizzazione energetica e la gestione del ciclo dei rifiuti nella Regione Siciliana;

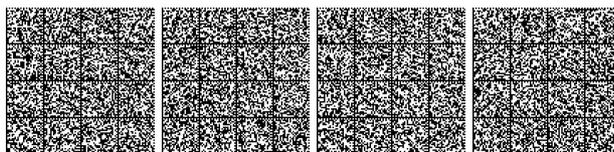
Visto il decreto del Presidente della Repubblica 8 settembre 1997, n. 357, concernente «Regolamento recante attuazione della direttiva 92/43/CEE relativa alla conservazione degli *habitat* naturali e seminaturali, nonché della flora e della fauna selvatiche» e successive modifiche e integrazioni;

Visto il decreto legislativo 13 gennaio 2003, n. 36 e successive modifiche e integrazioni, recante «Attuazione della direttiva 1999/31/CE relativa alle discariche di rifiuti»;

Visto il decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 e successive modifiche e integrazioni, recante «Norme in materia ambientale» e nello specifico gli articoli 13, 14, 15, 179, 182, 182-*bis*, 191 e 199;

Vista la legge regionale 8 aprile 2010, n. 9 e successive modifiche e integrazioni, concernente «Gestione integrata dei rifiuti e bonifica dei siti inquinati» ed, in particolare, l'art. 9, rubricato «Piano regionale di gestione dei rifiuti»;

Visto il decreto legislativo 3 settembre 2020, n. 116, recante «Attuazione della direttiva (UE) 2018/851 che modifica la direttiva 2008/98/CE relativa ai rifiuti e attuazione della direttiva (UE) 2018/852 che modifica la direttiva 1994/62/CE sugli imballaggi e i rifiuti di imballaggio», con il quale sono state apportate integrazioni e modifiche alla parte quarta del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 e successive modificazioni ed integrazioni;

Visto il decreto legislativo 3 settembre 2020, n. 121, recante «Attuazione della direttiva (UE) 2018/850, che modifica la direttiva 1999/31/CE relativa alle discariche di rifiuti»;

Visto il decreto del Ministro della transizione ecologica 24 giugno 2022, n. 257, che approva il «Programma nazionale di gestione dei rifiuti» con valenza per gli anni dal 2022 al 2028;

Visto il Piano nazionale integrato energia clima (PNIEC 2024), che fissa gli obiettivi nazionali al 2030 sull'efficienza energetica, sulle fonti rinnovabili e sulla riduzione delle emissioni di CO_2, nonché gli obiettivi in tema di sicurezza energetica, interconnessioni, mercato unico dell'energia e competitività, sviluppo della mobilità sostenibile;

Considerato che la gestione commissariale ha l'obiettivo di assicurare, in via d'urgenza e in conformità a quanto stabilito agli articoli 179, 182 e 182-*bis* del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, il completamento della rete impiantistica integrata che consenta, nell'ambito di un'adeguata pianificazione regionale del sistema di gestione dei rifiuti, il recupero energetico, la riduzione dei movimenti di rifiuti e l'adozione di metodi e di tecnologie più idonei a garantire un alto grado di protezione dell'ambiente e della salute pubblica;

Vista la deliberazione della Giunta regionale 4 marzo 2021, n. 110 e le deliberazioni nella stessa richiamate, recante «Regolamento di attuazione dell'art. 9 della legge regionale 8 aprile 2010, n. 9 - approvazione Piano regionale per la gestione dei rifiuti urbani in Sicilia» ed il relativo decreto del Presidente della Regione 12 marzo 2021, n. 8;

Considerato che nella Regione Siciliana, ai sensi dell'art. 9 della citata legge Regionale n. 9/2010 il Piano regionale di gestione dei rifiuti, le modifiche e gli aggiornamenti sono approvati, anche per stralci funzionali e tematici, sentite le province, i comuni e le società per la regolamentazione del servizio di gestione rifiuti (S.R.R.), con decreto del Presidente della Regione, su proposta dell'Assessore regionale per l'energia ed i servizi di pubblica utilità, secondo il procedimento di cui all'art. 12, comma 4, dello statuto regionale e previo parere della competente commissione legislativa dell'Assemblea regionale Siciliana;

Considerato che il vigente Piano regionale per la gestione dei rifiuti adottato con decreto del Presidente della Regione n. 8 del 2021, si compone di tre diverse sezioni, delle quali la sezione relativa ai rifiuti urbani è stata sottoposta ad aggiornamento,

Visto l'art. 14-*quater*, comma 2, lettera *a)*, del decreto-legge 9 dicembre 2023, n. 181, convertito con modificazioni dalla legge 2 febbraio 2024, n. 11, il quale prevede che il Commissario straordinario adotta, «previo svolgimento della valutazione ambientale strategica, il Piano regionale di gestione dei rifiuti di cui all'art. 199 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, finalizzato a realizzare la chiusura del ciclo dei rifiuti nella regione, comprendendovi a tal fine, valutato il reale fabbisogno, la realizzazione e la localizzazione di nuovi impianti di termovalorizzazione di rifiuti il cui processo di combustione garantisca un elevato livello di recupero energetico»;

Considerato, altresì, che il richiamato art. 14-*quater*, comma 4, stabilisce che possono essere derogate, con alcune eccezioni, le previsioni di legge e che pertanto non rientrando in tale preclusione si può prevedere che le osservazioni all'«Aggiornamento del Piano regionale per la gestione dei rifiuti (Stralcio rifiuti urbani)», dalla data di pubblicazione dell'avviso al pubblico, di cui all'art. 14, comma 1, del decreto legislativo n. 152/2006, trasmesso ai sensi dell'art. 13, comma 5, lettera *e)*, del medesimo, possano essere presentate in termini più contenuti, ma pur sempre adeguati per garantire la presentazione di osservazioni da parte di cittadini ed organismi collettivi.

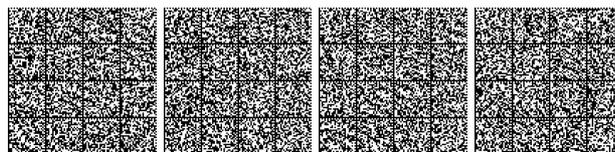
Considerato che in data 23 ottobre 2023 è stata sottoscritta l'apposita istanza di avvio della procedura di «*scoping*» della valutazione ambientale strategica, ai sensi dell'art. 13, comma 1, del decreto legislativo n. 152/2006 da parte del dirigente generale *ad interim* del Dipartimento delle acque e dei rifiuti dell'Assessorato dell'energia e dei servizi di pubblica utilità della Regione Siciliana (Autorità procedente) ed è stata caricata la documentazione necessaria nel portale valutazioni del Dipartimento ambiente (https://si-vvi.regione.sicilia.it/) dell'Assessorato regionale del territorio e dell'ambiente della Regione Siciliana (Autorità competente);

Vista la nota protocollo del Dipartimento ambiente dell'Assessorato regionale del territorio e dell'ambiente della Regione Siciliana 12 gennaio 2024, n. 2103, con la quale il Dipartimento ambiente ha trasmesso il parere della Commissione tecnica specialistica per le autorizzazioni ambientali di competenza regionale (C.T.S.) n. 727/2023 sul rapporto preliminare ambientale dichiarando conclusa la fase endo-procedimentale alla valutazione ambientale strategica di *scoping* (*ex* art. 13, comma 1, del decreto legislativo n. 152/2006), attivata dal Dipartimento delle acque e dei rifiuti dell'Assessorato dell'energia e dei servizi di pubblica utilità della Regione Siciliana nella qualità di autorità procedente, tramite il portale Valutazione ambientale con l'istanza n. 2250;

Vista la delibera della Giunta regionale della Regione Siciliana 11 marzo 2024, n. 97, avente ad oggetto «Art. 4, comma 7, della legge regionale 15 maggio 2000, n. 10 e successive modifiche e integrazioni - istituzione Ufficio speciale per la valorizzazione energetica e la gestione del ciclo dei rifiuti nella Regione Siciliana», con la quale è stato istituito l'Ufficio speciale per la valorizzazione energetica e la gestione del ciclo dei rifiuti nella Regione Siciliana, struttura a supporto del Commissario straordinario per la valorizzazione energetica e la gestione del ciclo dei rifiuti;

Vista la delibera della Giunta regionale della Regione Siciliana 21 marzo 2024, n. 107, avente ad oggetto l'«Aggiornamento del Piano regionale di gestione dei rifiuti (Stralcio rifiuti urbani)», che ha apprezzato l'«Aggiornamento del Piano regionale per la gestione dei rifiuti (Stralcio rifiuti urbani)» e relativi atti acclusi, costituenti allegato dello stesso proposto dall'Assessore regionale per l'energia e per i servizi di pubblica utilità, con nota protocollo 19 marzo n. 1674/Gab;

Vista la nota 28 marzo 2024, n. 6668, con la quale il Presidente della Regione Siciliana, nella qualità di Commissario straordinario, ha delegato il Dipartimento delle acque e dei rifiuti dell'Assessorato dell'energia e dei servizi di pubblica utilità della Regione Siciliana a presen-

tare l'istanza per l'avvio della procedura di valutazione ambientale strategica, ai sensi dell'art. 13, comma 5, del decreto legislativo n. 152/2006;

Vista l'ordinanza 8 aprile 2024, n. 1, con la quale il termine indicato per fare pervenire le osservazioni di cui all'art. 14, comma 1, del decreto legislativo n. 152/2006 è stato fissato in trenta giorni dalla pubblicazione dell'avviso e, pertanto, entro il giorno 11 maggio 2024;

Vista l'ordinanza 12 aprile 2024, n. 2, «Rettifica per errore materiale dell'oggetto dell'ordinanza n. 1 dell'8 aprile 2024»;

Considerato che con la nota 28 marzo 2024, n. 20517, del Dipartimento ambiente dell'Assessorato regionale del territorio e dell'ambiente della Regione Siciliana, e successive note 28 marzo 2024, n. 20576 e 10 aprile 2024, n. 23783, del medesimo Dipartimento, il Dipartimento delle acque e dei rifiuti dell'Assessorato dell'energia e dei servizi di pubblica utilità della Regione Siciliana (Autorità procedente) ha richiesto, tramite il Portale valutazioni ambientali dell'Assessorato territorio ed ambiente della Regione Siciliana, l'avvio della procedura di valutazione ambientale strategica (VAS), *ex* art. 13, comma 5, del decreto legislativo n. 152/2006, comprensiva della Valutazione d'incidenza ambientale (VIncA), *ex* art. 5 del decreto del Presidente della Repubblica n. 357/1997, relativa all'«Aggiornamento del Piano regionale di gestione dei rifiuti (art. 199 del decreto legislativo n. 152/2006) (Stralcio rifiuti urbani)» all'Autorità competente (Assessorato regionale del territorio e dell'ambiente della Regione Siciliana – Dipartimento regionale dell'ambiente);

Atteso che in data 28 marzo 2024 è stata formalizzata l'istanza n. 2570, relativa alla procedura valutazione ambientale strategica per l'aggiornamento del Piano regionale di gestione dei rifiuti;

Vista la nota 11 aprile 2024, n. 24215, del Dipartimento ambiente dell'Assessorato regionale del territorio e dell'ambiente della Regione Siciliana, con la quale il suddetto Dipartimento ha comunicato di aver proceduto alla pubblicazione della documentazione nel portale ambiente https://si-vvi.regione.sicilia.it/ tramite generazione della procedura codice n. 3072 ed alla pubblicazione del relativo «avviso»;

Dato atto dello svolgimento delle consultazioni di valutazione ambientale strategica, secondo le modalità previste dall'art. 14 del decreto legislativo n. 152/2006 nel periodo dall'11 aprile 2024 al 14 maggio 2024, tramite la pubblicazione della documentazione relativa alla proposta di piano, alla valutazione ambientale strategica ed alla valutazione d'incidenza ambientale sul portale valutazioni ambientali e nel sito dell'autorità procedente;

Vista la nota 14 maggio 2024, n. 32578, del servizio 1 del Dipartimento ambiente dell'Assessorato regionale del territorio e dell'ambiente della Regione Siciliana di conclusione delle consultazioni *ex* art. 14 del decreto legislativo n. 152/2006 e comunicazione alla Commissione tecnica specialistica per le autorizzazioni ambientali di competenza regionale (C.T.S.) di avvenuta pubblicazione sul portale delle valutazioni ambientali al codice procedura 3072 di tutta la documentazione relativa alla proposta di «Aggiornamento del Piano regionale di gestione dei rifiuti (Stralcio rifiuti urbani)»;

Visto il parere istruttorio conclusivo (P.I.C.) n. 243/2024, approvato dalla Commissione tecnica specialistica per le autorizzazioni ambientali di competenza regionale (C.T.S.) nella seduta del 22 maggio 2024, composto di 124 pagine, che esprime parere motivato favorevole sul procedimento di valutazione ambientale strategica del piano «Aggiornamento del Piano regionale di gestione dei rifiuti della Regione Siciliana – codice procedura 3072 – VA_500_R00048B», ai sensi dell'art. 15 del decreto legislativo n. 152/2006 e sull'integrato procedimento di valutazione di incidenza ambientale ai sensi dell'art. 5 del decreto del Presidente della Repubblica 8 settembre 1997, n. 357, del decreto assessoriale 14 febbraio 2022, n. 36/GAB e delle linee guida della valutazione d'incidenza ambientale;

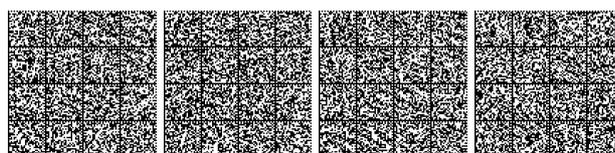
Visto il decreto assessoriale 5 giugno 2024, n. 179, dell'Assessore al territorio ed ambiente della Regione Siciliana con cui si approva la valutazione ambientale strategica del piano «Aggiornamento del Piano regionale di gestione dei rifiuti della Regione Siciliana – codice procedura 3072 – VA_500_R00048B», ai sensi dell'art. 15 del decreto legislativo n. 152/2006 e sull'integrato procedimento di valutazione di incidenza ambientale ai sensi dell'art. 5 del decreto del Presidente della Repubblica n. 357/1997, del Dipartimento ambiente dell'Assessorato regionale del territorio e dell'ambiente della Regione Siciliana 14 febbraio 2022, n. 36/GAB e delle linee guida della valutazione d'incidenza ambientale;

Visti gli elaborati trasmessi dal Dipartimento delle acque e dei rifiuti dell'Assessorato dell'energia e dei servizi di pubblica utilità della Regione Siciliana, a seguito delle modifiche richieste in sede di valutazione ambientale strategica, con nota 24 luglio 2024, n. 31858, del Dipartimento delle acque e dei rifiuti;

Visti gli elaborati trasmessi dal Dipartimento delle acque e dei rifiuti dell'Assessorato dell'energia e dei servizi di pubblica utilità della Regione Siciliana, ed acquisiti con nota 4 settembre 2024, n. 36572, del Dipartimento delle acque e dei rifiuti; a seguito delle osservazioni dei comuni richieste con nota 6 agosto 2024, n. 88, del Commissario per la valorizzazione e la gestione del ciclo dei rifiuti della Regione Siciliana;

Vista la nota 6 settembre 2024, n. 119, del Commissario per la valorizzazione e la gestione del ciclo dei rifiuti della Regione Siciliana, con la quale si è trasmesso al Presidente dell'Assemblea regionale Siciliana il Piano regionale di gestione dei rifiuti (stralcio rifiuti urbani), unitamente agli allegati, per l'inoltro alla competente commissione dell'Assemblea regionale Siciliana;

Vista la risoluzione 9 ottobre 2024, n. 9-IV, trasmessa con nota 15 ottobre 2024, n. 5640, con la quale la IV Commissione ambiente dell'Assemblea regionale Siciliana, ha esaminato il Piano regionale di gestione dei rifiuti (stralcio rifiuti urbani);

Vista la nota 6 settembre 2024, n. 120, del Commissario per la valorizzazione e la gestione del ciclo dei rifiuti della Regione Siciliana, con la quale si è trasmesso il Piano regionale di gestione dei rifiuti (stralcio rifiuti urbani) alla Conferenza permanente regione-autonomie locali della Regione Siciliana;

Visto il verbale del 17 settembre 2024 trasmesso con nota 14 ottobre 2024, n. 16449, con la quale la Conferenza permanente regione-autonomie locali della Regione Siciliana ha esaminato il Piano regionale di gestione dei rifiuti (stralcio rifiuti urbani);

Vista la nota 27 settembre 2024, n. 141, del Commissario per la valorizzazione e la gestione del ciclo dei rifiuti della Regione Siciliana, con la quale si è trasmesso all'Ufficio legislativo e legale della Presidenza della Regione Siciliana il Piano regionale di gestione dei rifiuti (stralcio rifiuti urbani), unitamente agli allegati, per l'inoltro al Consiglio di giustizia amministrativa per la Regione Siciliana, al fine di acquisirne il parere sulla procedura da adottare alla luce del dettato normativo di cui al citato art. 14-*quater* del decreto-legge 9 dicembre 2023, n. 181, convertito con modificazioni dalla legge 2 febbraio 2024, n. 11;

Vista la nota di trasmissione della relazione 1° ottobre 2024, n. 15780/371.4.24, con la quale la Presidenza della Regione Siciliana - Ufficio legislativo e legale ha chiesto il parere del Consiglio di giustizia amministrativa;

Udito il parere 5 novembre 2024, n 257, reso dal Consiglio di giustizia amministrativa per la Regione Siciliana, espresso dalla sezione consultiva, nell'adunanza del 31 ottobre 2024, sul quesito formulato dal Presidente della Regione Siciliana, nella qualità di Commissario straordinario, con nota del 27 settembre 2024, al cui contenuto integralmente si rimanda e dal quale peraltro si evince che: «… le funzioni del Commissario straordinario … trovano esclusiva fonte nella norma statale contenuta nell'art. 14-*quater* del decreto-legge 9 dicembre 2023, n. 181, convertito, con modificazioni, dalla legge 2 febbraio 2024, n. 11.» e ancora «… L'art. 14-*quater* non lascia dubbi circa lo strumento con il quale il piano deve essere adottato. L'adozione del piano regionale dei rifiuti, infatti, richiede necessariamente la forma provvedimentale dell'ordinanza, previa definizione del procedimento di Valutazione ambientale strategica.»;

Considerato che sussistono le condizioni di legge per l'esercizio dei poteri straordinari, *ex* art. 14-*quater* del decreto-legge 9 dicembre 2023, n, 181 e le ragioni di urgenza per l'adozione dell'aggiornamento del Piano di gestione dei rifiuti, atteso che il basso livello di percentuale di raccolta differenziata dell'isola – che si stabilizza al di sotto della media nazionale ed è dovuto soprattutto all'incidenza negativa delle grandi città in ragione della mancanza di impianti di recupero del rifiuto residuale, impianti di trattamento meccanico biologico (TMB) – accelera inoltre il processo di esaurimento della residua capacità di abbancamento delle discariche presenti nel territorio regionale, esponendo il sistema di gestione a rischi di crisi con conseguente aggravio di costi che si riverbera ineluttabilmente sui cittadini. Inoltre, si aggiunge un'alta produzione di sovvalli derivanti dalle frazioni della raccolta differenziata (R.D.) che va ulteriormente a stressare il sistema impiantistico di smaltimento. Il processo in atto conduce all'esaurimento delle discariche in atto presenti nel territorio regionale ed ad uno stress sugli impianti di TMB (a prevalenza conduzione privata) e induce alla programmazione e realizzazione di nuovi impianti di discarica e di trattamento che, se non integrati con idonei impianti di recupero energetico, non permetteranno di traguardare l'obiettivo posto dall'Europa di conferire in discarica, entro il 2035, al massimo il 10% del totale dei rifiuti urbani;

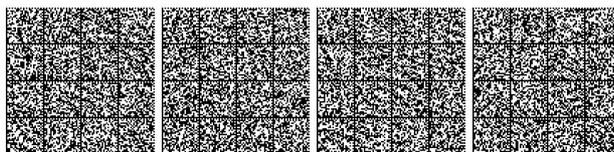
Ritenuto che:

necessiti approvare l'aggiornamento del Piano regionale di gestione dei rifiuti (stralcio rifiuti urbani) e conseguentemente il nuovo Piano regionale di gestione dei rifiuti (stralcio rifiuti urbani) (PRGRU), atteso che il decreto del Presidente della Regione Siciliana n. 8/2021 necessita di aggiornamento, per adeguare le misure agli obiettivi europei e nazionali in materia di gestione dei rifiuti. Inoltre, al fine di rafforzarne gli obiettivi che stabiliscono le restrizioni sul collocamento dei rifiuti in discarica e di favorire le operazioni di riciclo e recupero, in coerenza con le direttive europee che prevedono, tra l'altro, che gli Stati membri devono adottare le misure necessarie per assicurare che entro il 2035 la quantità di rifiuti urbani collocati in discarica sia, al massimo, pari al 10%, del totale dei rifiuti urbani prodotti (per peso);

il Piano regionale di gestione dei rifiuti (stralcio rifiuti urbani) adeguandosi alle direttive europee descrive in maniera puntuale la pianificazione regionale del sistema di gestione delle politiche pubbliche ed incentiva le iniziative private per lo sviluppo di un'economia sostenibile e circolare, a beneficio della società e della qualità dell'ambiente, relativamente alla gestione dei rifiuti urbani. Il Piano regionale di gestione dei rifiuti (stralcio rifiuti urbani) una volta approvato sarà lo strumento di pianificazione connesso all'attuazione di quanto previsto dall'articolo 14-*quater* del decreto-legge 9 dicembre 2023, n. 181 (convertito in legge 2 febbraio 2024, n. 11), il quale prevede che al fine di assicurare, in via d'urgenza e in conformità a quanto stabilito agli articoli 179, 182 e 182-*bis* del decreto legislativo n. 152/2006, il completamento della rete impiantistica integrata che consenta, nell'ambito di un'adeguata pianificazione regionale del sistema di gestione dei rifiuti, il recupero energetico, la riduzione dei movimenti di rifiuti e l'adozione di metodi e di tecnologie più idonei a garantire un alto grado di protezione dell'ambiente e della salute pubblica, lo stralcio del piano attua quanto previsto dal modello gestionale connesso all'economia circolare, e sostituisce il modello di economia lineare «approvvigionamento, produzione, consumo, scarto, smaltimento» con un nuovo modello di filiera per la creazione di valore fondato principalmente su:

estensione del ciclo di vita dei prodotti, garantendo fin dalla progettazione una maggiore durata della vita dei prodotti e la loro massima riutilizzabilità/recuperabilità una volta giunti a fine vita, attraverso ritiro del prodotto dopo il consumo per il suo riuso (riciclaggio) o recupero dei componenti (materie prime seconde) e loro reintroduzione nei cicli di produzione e consumo;

riduzione degli scarti, mediante il recupero di materia ed energia;

Ritenuto di dovere derogare alla legge regionale 8 aprile 2010, n. 9;

IL COMMISSARIO STRAORDINARIO PER LA VALORIZZAZIONE ENERGETICA E LA GESTIONE DEL CICLO DEI RIFIUTI NELLA REGIONE SICILIANA

ADOTTA

la presente ordinanza:

Art. 1.

Approvazione Piano regionale di gestione dei rifiuti (stralcio rifiuti urbani) e documenti allegati

1. Sono approvati l'aggiornamento del Piano regionale di gestione dei rifiuti (stralcio rifiuti urbani) e conseguentemente il nuovo Piano regionale di gestione dei rifiuti (stralcio rifiuti urbani), con i seguenti allegati:

Piano regionale di gestione dei rifiuti (stralcio rifiuti urbani);

rapporto ambientale;

sintesi non tecnica;

dichiarazione di sintesi;

studio d'incidenza_studio d'incidenza ambientale;

studio d'incidenza_tavola 1;

studio d'incidenza_tavola 2;

studio d'incidenza_tavola 3;

studio d'incidenza_tavola 4;

studio d'incidenza_tavola 5;

Shape file;

2. Il presente allegato piano sostituisce integralmente il piano adottato con decreto del Presidente della Regione Siciliana n. 8 del 2021, di cui costituisce aggiornamento. Restano confermati documenti e tabelle richiamati espressamente nella dichiarazione di sintesi a cui si fa rinvio.

Art. 2.

Efficacia

1. Il Piano regionale di gestione dei rifiuti (stralcio rifiuti urbani) ed i relativi documenti allegati hanno immediata efficacia vincolante sulla pianificazione d'ambito e ne costituiscono variante ad ogni effetto di legge.

Art. 3.

Disposizioni finali

1. Le disposizioni di cui alla presente ordinanza e all'annesso Piano regionale di gestione dei rifiuti (stralcio rifiuti urbani) non possono costituire pregiudizio per l'applicazione della normativa europea, statale e regionale, in coerenza con la quale devono essere applicate.

2. I contenuti del Piano regionale di gestione dei rifiuti (stralcio rifiuti urbani), per quanto non espressamente disciplinato, costituiscono vincolo di condotta e di risultato. La Regione vigila affinché tutte le amministrazioni coinvolte e il relativo personale si conformino ai principi e agli obiettivi assunti dal Piano regionale di gestione dei rifiuti (stralcio rifiuti urbani), nonché alle indicazioni tecniche in esso enunciate.

3. La presente ordinanza è immediatamente efficace e sarà pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana. È fatto obbligo a chiunque spetti, di osservarla e di farla osservare.

4. La presente ordinanza è altresì pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* della Regione Siciliana. Il Piano regionale di gestione dei rifiuti (stralcio rifiuti urbani) con i suoi allegati citati all'art. 1 della presente ordinanza sono rinvenibili nel sito istituzionale del Commissario straordinario per la valorizzazione energetica e la gestione del ciclo dei rifiuti nella Regione Siciliana (https://commissari.gov.it/rifiutisicilia) e sul sito del Dipartimento regionale dell'acqua e dei rifiuti della Regione Siciliana (https://www.regione.sicilia.it/istituzioni/regione/strutture-regionali/assessorato-energia-servizi-pubblica-utilita/dipartimento-acqua-rifiuti).

5. Avverso la presente ordinanza è ammesso ricorso giurisdizionale innanzi al Tribunale amministrativo regionale del Lazio nel termine di sessanta giorni dalla pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana, ovvero ricorso al Capo dello Stato entro centoventi giorni, ai sensi del decreto legislativo 2 luglio 2010, n. 104, recante il «Codice del processo amministrativo».

Roma, 21 novembre 2024

Il Commissario straordinario: SCHIFANI

24A06385

PRESIDENZA DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI

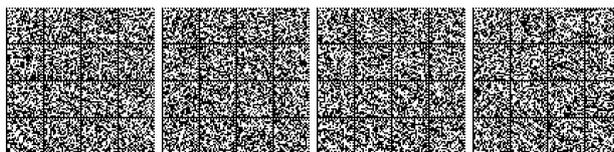
DIPARTIMENTO DELLA PROTEZIONE CIVILE

ORDINANZA 15 novembre 2024.

Ordinanza di protezione civile per favorire e regolare il subentro della Regione Lombardia nelle iniziative finalizzate al superamento della situazione di criticità determinatasi in conseguenza degli eccezionali eventi meteorologici verificatisi nella terza decade del mese di luglio 2022 nel territorio dei Comuni di Braone, Ceto e Niardo, in Provincia di Brescia. (Ordinanza n. 1111).

IL CAPO DEL DIPARTIMENTO DELLA PROTEZIONE CIVILE

Visti gli articoli 26 e 27 del decreto legislativo 2 gennaio 2018, n. 1;

Vista la delibera del Consiglio dei ministri dell'8 settembre 2022, con la quale è stato dichiarato, per dodici mesi, lo stato di emergenza in conseguenza degli eventi meteorologici verificatisi nella terza decade del mese di luglio 2022 nel territorio dei Comuni di Braone, Ceto e Niardo, in Provincia di Brescia;

Vista l'ordinanza del Capo del Dipartimento della protezione civile n. 929 del 6 ottobre 2022 recante i primi interventi urgenti di protezione civile in conseguenza degli eccezionali eventi meteorologici verificatisi nella terza decade del mese di luglio 2022 nel territorio dei Comuni di Braone, Ceto e Niardo, in Provincia di Brescia.

Vista l'ordinanza del Capo del Dipartimento della protezione civile n. 947 del 24 novembre 2022 recante ulteriori interventi urgenti di protezione civile in conseguenza degli eccezionali eventi meteorologici verificatisi nella terza decade del mese di luglio 2022 nel territorio dei Comuni di Braone, Ceto e Niardo, in Provincia di Brescia;

Vista la delibera del Consiglio dei ministri del 23 febbraio 2023, con la quale lo stanziamento di risorse di cui all'art. 1, comma 3, della citata delibera del dell'8 settembre 2022 è stato integrato di euro 28.200.000,00 per gli interventi di cui alle lettere *b)*, *c)* e *d)* del comma 2 dell'art. 25 del decreto legislativo n. 1/2018;

Vista la delibera del Consiglio dei ministri del 28 agosto 2023 con la quale il predetto stato di emergenza è stato prorogato di ulteriori dodici mesi;

Visto l'art. 22-*ter* del decreto-legge 27 gennaio 2022, n. 4 convertito dalla legge 28 marzo 2022, n. 25, ai sensi del quale, «le misure di assistenza abitativa rientranti tra quelle di cui all'art. 25, comma 2, lettera *a)*, del codice della protezione civile di cui al decreto legislativo 2 gennaio 2018, n. 1, disposte in favore dei soggetti evacuati a seguito di eventi emergenziali di cui all'art. 7, comma 1, lettera *c)*, del medesimo codice possono essere prorogate, con ordinanza del Capo del Dipartimento della protezione civile della Presidenza del Consiglio dei ministri su richiesta del Presidente della regione interessata, che attesti il permanere di soggetti evacuati in conseguenza del predetto evento e non ancora rientrati nelle proprie abitazioni alla data della cessazione dello stato di emergenza nonché la disponibilità delle occorrenti risorse finanziarie nelle rispettive contabilità speciali aperte ai sensi dell'art. 27 del predetto codice di cui al decreto legislativo n. 1 del 2018, fino al termine massimo di durata delle medesime contabilità. Il riconoscimento agli interessati delle misure di cui al primo periodo è comunque subordinato alla verifica del perdurare dell'inagibilità dell'immobile e alla richiesta dei medesimi per la concessione del contributo per la ricostruzione»;

Tenuto conto che la Regione Lombardia, verificata la sussistenza dei predetti requisiti, ha rappresentato l'esigenza di estendere, ai sensi del citato art. 22-*ter* del decreto-legge 27 gennaio 2022, n. 4, convertito dalla legge 28 marzo 2022, n. 25, il contributo di autonoma sistemazione fino al 7 settembre 2026, nel Comune di Niardo per quattro nuclei familiari;

Ravvisata la necessità di adottare un'ordinanza ai sensi degli articoli 26 e 27, comma 5, del decreto legislativo 2 gennaio 2018, n. 1, con cui consentire la prosecuzione, in regime ordinario, delle attività e degli interventi ancora non ultimati;

Acquisita l'intesa della Regione Lombardia;

Di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze;

Dispone:

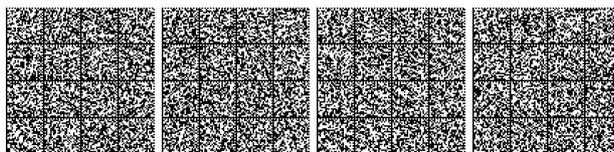
Art. 1.

Per favorire e regolare il subentro della Regione Lombardia nelle iniziative finalizzate al superamento della situazione di criticità determinatasi in conseguenza degli eccezionali eventi meteorologici verificatisi nella terza decade del mese di luglio 2022 nel territorio dei Comuni di Braone, Ceto e Niardo, in Provincia di Brescia.

1. La Regione Lombardia è individuata quale amministrazione competente alla prosecuzione, in via ordinaria, dell'esercizio delle funzioni del Commissario delegato di cui all'art. 1, comma 1, dell'ordinanza del Capo del Dipartimento della protezione civile n. 929/2022 nel coordinamento degli interventi, conseguenti agli eventi richiamati in premessa, pianificati, approvati e non ancora ultimati.

2. Per le finalità di cui al comma 1, il direttore generale della Direzione competente in materia di Protezione civile della Regione Lombardia è individuato quale soggetto responsabile delle iniziative finalizzate al completamento degli interventi integralmente finanziati e contenuti nei piani degli interventi di cui all'art. 1 della citata ordinanza del Capo del Dipartimento della protezione civile n. 929/2022 e nelle eventuali rimodulazioni degli stessi, già formalmente approvati dal Dipartimento della protezione civile alla data di adozione della presente ordinanza. Il predetto soggetto provvede, altresì, alla ricognizione ed all'accertamento delle procedure e dei rapporti giuridici pendenti, ai fini del definitivo trasferimento delle opere realizzate ai soggetti ordinariamente competenti. Il soggetto responsabile è autorizzato, per ulteriori sei mesi, ferma in ogni caso l'inderogabilità dei vincoli di finanza pubblica, ad avvalersi delle disposizioni derogatorie in materia di affidamento di lavori pubblici e di acquisizione di beni e servizi nonché per la rimodulazione di termini analiticamente individuati agli articoli 3 e 6 della citata ordinanza del Capo del Dipartimento della protezione civile n. 929/2022.

3. Entro trenta giorni dalla data di pubblicazione del presente provvedimento nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana, il Commissario delegato di cui al comma 1 provvede ad inviare al Dipartimento della protezione civile e al soggetto responsabile di cui al comma 2 una relazione sulle attività svolte contenente l'elenco dei provvedimenti adottati, degli interventi con il relativo stato di attuazione e il cronoprogramma per quelli non conclusi.

4. Il soggetto responsabile, che opera a titolo gratuito, per l'espletamento delle iniziative di cui alla presente ordinanza si avvale delle strutture organizzative della Regione Lombardia, nonché della collaborazione degli enti territoriali e non territoriali e delle amministrazioni centrali e periferiche dello Stato, che provvedono sulla

base di apposita convenzione, nell'ambito delle risorse già disponibili nei pertinenti capitoli di bilancio di ciascuna Amministrazione interessata, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

5. AI fine di consentire il completamento degli interventi di cui al comma 2 e delle procedure amministrativo-contabili ad essi connessi, il predetto soggetto responsabile utilizza le risorse disponibili sulla contabilità speciale n. 6383, aperta ai sensi della richiamata ordinanza del Capo del Dipartimento della protezione civile n. 929/2022, che viene al medesimo intestata fino al 7 settembre 2026. Le eventuali somme giacenti sulla predetta contabilità speciale, non attribuite a interventi già pianificati e approvati, vengono restituite con le modalità di cui al comma 10.

6. Il soggetto responsabile può disporre la revoca di interventi non aggiudicati entro sei mesi dalla scadenza dello stato di emergenza, le cui somme possono essere destinate al finanziamento di nuovi interventi strettamente connessi al superamento dell'emergenza di che trattasi e ricompresi nelle fattispecie di cui all'art. 25, comma 2, lettere *b)* e *d)*, del decreto legislativo del 2 gennaio 2018 n. 1, da sottoporre all'approvazione del Dipartimento della protezione civile attraverso la rimodulazione del piano degli interventi di cui all'art. 1 dell'ordinanza del Capo del Dipartimento della protezione civile n. 929/2022.

7. Entro i termini temporali di operatività della contabilità speciale di cui al comma 5, qualora a seguito del compimento degli interventi di cui al comma 2 ed al comma 6, residuino delle risorse, il soggetto responsabile può sottoporre all'approvazione del Dipartimento della protezione civile delle rimodulazioni del Piano degli interventi, nelle quali possono essere inseriti nuovi interventi strettamente connessi agli eventi emergenziali in trattazione.

8. Le proposte di rimodulazione di cui ai commi 6 e 7 devono essere corredate della relazione sull'avanzamento delle singole misure inserite nel piano degli interventi e nelle eventuali successive rimodulazioni approvate con l'indicazione dello stato di attuazione, della previsione di ultimazione - con motivazione degli eventuali ritardi e criticità -, dell'avanzamento della relativa erogazione a favore dei soggetti attuatori e delle economie maturate.

9. Alla scadenza del termine di durata della predetta contabilità speciale il soggetto responsabile di cui al comma 2 provvede alla chiusura della medesima e al trasferimento delle eventuali risorse residue con le modalità di cui al comma 10.

10. Le risorse finanziarie residue presenti sulla contabilità speciale, alla data di chiusura della medesima, ove attribuite a interventi non ancora ultimati, ricompresi in piani approvati dal Dipartimento della protezione civile, sono trasferite al bilancio della Regione Lombardia che provvede, anche avvalendosi dei soggetti di cui al comma 4, nei modi ivi indicati, al completamento degli stessi. Eventuali somme residue rinvenenti al completamento di detti interventi, nonché le eventuali ulteriori risorse giacenti sulla contabilità speciale all'atto della chiusura della medesima, sono versate all'entrata del bilancio dello Stato per la successiva riassegnazione al Fondo per le emergenze nazionali, ad eccezione di quelle derivanti da fondi di diversa provenienza, che vengono versate al bilancio delle amministrazioni di provenienza.

11. Non è consentito l'impiego delle risorse finanziarie di cui al comma 5, per la realizzazione di interventi diversi da quelli contenuti nei piani approvati dal Dipartimento della protezione civile.

12. Il soggetto responsabile di cui al comma 2 è tenuto a relazionare al Dipartimento della protezione civile, con cadenza semestrale, sullo stato di attuazione degli interventi di cui al presente provvedimento, ivi compresi quelli di cui al comma 10, realizzati dopo la chiusura della predetta contabilità speciale. Il medesimo soggetto responsabile, inoltre, alla chiusura della citata contabilità speciale, fornisce al Dipartimento della protezione civile una relazione delle attività svolte e, a seguito dell'effettiva ultimazione di tutti gli interventi ricompresi nei Piani approvati, provvede altresì a inviare una comunicazione conclusiva.

13. Il soggetto responsabile di cui al comma 2, in relazione agli interventi finanziati e contenuti nei Piani connessi agli eventi in trattazione, assicura gli obblighi di pubblicità ai fini della trasparenza e svolge gli adempimenti in materia di prevenzione della corruzione, ferme restando le competenze dei soggetti attuatori ai sensi della vigente normativa.

14. In attuazione di quanto previsto dall'art. 22-*ter* del decreto-legge 27 gennaio 2022, n. 4 convertito, con modificazioni, dalla legge 28 marzo 2022, n. 25, il soggetto responsabile di cui al comma 2 è autorizzato a proseguire, fino al 7 settembre 2026, l'erogazione del contributo di autonoma sistemazione in favore dei nuclei familiari nel Comune di Niardo evacuati a seguito degli eventi citati in premessa, che hanno presentato la domanda per la concessione del contributo di ricostruzione, nei confronti dei quali è verificata ed attestata l'impossibilità di far rientro nella propria abitazione a causa del perdurare dell'inagibilità della medesima.

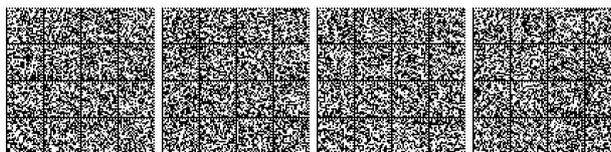
15. Agli oneri derivanti dall'attuazione del comma 14, si provvede, nel limite di euro 52.800,00, a valere sulle risorse disponibili presenti sulla contabilità speciale, previa rimodulazione del piano degli interventi da sottoporre all'approvazione del Dipartimento della protezione civile.

16. Restano fermi gli obblighi di rendicontazione di cui all'art. 27, comma 4, del decreto legislativo n. 1 del 2018.

La presente ordinanza sarà pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

Roma, 15 novembre 2024

Il Capo del Dipartimento: CICILIANO

24A06291

ESTRATTI, SUNTI E COMUNICATI

AGENZIA ITALIANA DEL FARMACO

Modifica dell'autorizzazione all'immissione in commercio del medicinale per uso umano «Aciclovir Mylan Generics».

Estratto determina AAM/PPA 907/2024 del 15 novembre 2024

Si autorizza la seguente variazione: variazione di tipo II, C.1.4 aggiornamento delle informazioni di sicurezza clinica negli stampati per allineamento al *Company Core Data Sheet* (CCDS): paragrafi 4.4 e 4.8 del RCP e corrispondenti paragrafi del FI. Altre modifiche editoriali.

per il medicinale ACICLOVIR MYLAN GENERICS nelle seguenti presentazioni:

400 mg compresse - A.I.C. n. 034738031;

800 mg compresse - A.I.C. n. 034738043;

400 mg/5 ml sospensione orale - A.I.C. n. 034738056.

Codice pratica: VN2/2024/26.

Titolare A.I.C.: Mylan S.p.a., con sede legale e domicilio fiscale in via Vittor Pisani, 20 - 20124 Milano, Codice fiscale 13179250157.

Gli stampati corretti ed approvati sono allegati alla determina di cui al presente estratto.

Stampati

1. Il titolare dell'autorizzazione all'immissione in commercio deve apportare le modifiche autorizzate, dalla data di entrata in vigore della presente determina al riassunto delle caratteristiche del prodotto ed entro sei mesi al foglio illustrativo.

2. In ottemperanza all'art. 80, commi 1 e 3, del decreto legislativo 24 aprile 2006, n. 219 e successive modificazioni ed integrazioni, il foglio illustrativo e le etichette devono essere redatti in lingua italiana e, limitatamente ai medicinali in commercio nella Provincia di Bolzano, anche in lingua tedesca. Il titolare dell'A.I.C. che intende avvalersi dell'uso complementare di lingue estere, deve darne preventiva comunicazione all'AIFA e tenere a disposizione la traduzione giurata dei testi in lingua tedesca e/o in altra lingua estera. In caso di inosservanza delle disposizioni sull'etichettatura e sul foglio illustrativo si applicano le sanzioni di cui all'art. 82 del suddetto decreto legislativo.

Smaltimento scorte

Sia i lotti già prodotti alla data di pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana della presente determina che i lotti prodotti nel periodo di cui all'art. 2, comma 1, della presente determina, che non riportino le modifiche autorizzate, possono essere mantenuti in commercio fino alla data di scadenza del medicinale indicata in etichetta. A decorrere dal termine di trenta giorni dalla data di pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana della presente determina, i farmacisti sono tenuti a consegnare il foglio illustrativo aggiornato agli utenti, che scelgono la modalità di ritiro in formato cartaceo o analogico o mediante l'utilizzo di metodi digitali alternativi. Il titolare A.I.C. rende accessibile al farmacista il foglio illustrativo aggiornato entro il medesimo termine.

Decorrenza di efficacia della determina

La determina ha effetto dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione, per estratto, nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana e sarà notificata alla società titolare dell'autorizzazione all'immissione in commercio del medicinale.

24A06292

Modifica dell'autorizzazione all'immissione in commercio del medicinale per uso umano «Targin»

Estratto determina AAM/PPA 909/2024 del 15 novembre 2024

Autorizzazione variazione e descrizione del medicinale con attribuzione n. A.I.C.: è autorizzata la seguente variazione B.II.e.5.a.1 - tipo IAin, con conseguente immissione in commercio del medicinale TARGIN nella confezione di seguito indicata, in aggiunta alle confezioni autorizzate:

«40 mg/20 mg compresse a rilascio prolungato» 100 (2x50) compresse in blister pvc/al confezione multipla – A.I.C. n. 039586078 - base 10 15S275 base 32;

Principio attivo: ossicodone cloridrato e naloxone cloridrato

Codice pratica: C1A/2024/1839

Procedura europea DE/H/1612/003,008-009/IA/083:

Titolare A.I.C:. Mundipharma Pharmaceuticals S.r.l. con sede legale e domicilio fiscale in via Filippo Turati n. 40 - 20121 Milano - Codice fiscale n. 03859880969.

Classificazione ai fini della rimborsabilità

Per le nuove confezioni di cui all'art. 1 è adottata la seguente classificazione ai fini della rimborsabilità: C-nn

Classificazioni ai fini della fornitura: er le nuove confezioni di cui all'art. 1 è adottata la seguente classificazione ai fini della fornitura: RNR - (medicinali soggetti a prescrizione medica da rinnovare volta per volta)

Stampati

Le confezioni del medicinale devono essere poste in commercio con gli stampati, così come precedentemente autorizzati da questa amministrazione, con le sole modifiche necessarie per l'adeguamento alla presente determina.

In ottemperanza all'art. 80 commi 1 e 3 del decreto legislativo 24 aprile 2006, n. 219 e successive modificazioni ed integrazioni il foglio illustrativo e le etichette devono essere redatti in lingua italiana e, limitatamente ai medicinali in commercio nella Provincia di Bolzano, anche in lingua tedesca. Il titolare dell'A.I.C. che intende avvalersi dell'uso complementare di lingue estere, deve darne preventiva comunicazione all'AIFA e tenere a disposizione la traduzione giurata dei testi in lingua tedesca e/o in altra lingua estera. In caso di inosservanza delle disposizioni sull'etichettatura e sul foglio illustrativo si applicano le sanzioni di cui all'art. 82 del suddetto decreto legislativo.

Decorrenza di efficacia della determina: dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione, per estratto, nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

24A06293

Modifica dell'autorizzazione all'immissione in commercio del medicinale per uso umano «Acido acetilsalicilico Zentiva Italia».

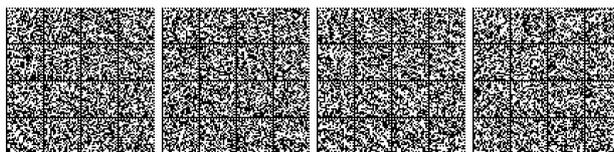
Estratto determina AAM/PPA 906/2024 del 15 novembre 2024

Autorizzazione variazione e descrizione del medicinale con attribuzione n. A.I.C.: è autorizzata la seguente variazione B.II.e).5.a). 1 tipo IA, con conseguente immissione in commercio del medicinale ACIDO ACETILSALICILICO ZENTIVA ITALIA nella confezione di seguito indicata, in aggiunta alle confezioni autorizzate:

«100 mg compresse gastroresistenti» 90 compresse in blister PVC/Al - A.I.C. n. 049648037 - base 10 1HC4F5 base 32;

Principio attivo: acido acetilsalicilico

Codice pratica: C1A/2024/2439

Procedura europea: DK/H/3267/002/IA/002

Titolare A.I..C: Zentiva Italia S.r.l., codice fiscale n. 11388870153, con sede legale e domicilio fiscale in via P. Paleocapa n. 7 - 20121 Milano.

Classificazione ai fini della rimborsabilità

Per le nuove confezioni di cui all'ART. 1 è adottata la seguente classificazione ai fini della rimborsabilità: C-nn

Classificazioni ai fini della fornitura: per le nuove confezioni di cui all'art. 1 è adottata la seguente classificazione ai fini della fornitura: RR - (medicinali soggetti a prescrizione medica)

Stampati

Le confezioni del medicinale devono essere poste in commercio con gli stampati, così come precedentemente autorizzati da questa amministrazione, con le sole modifiche necessarie per l'adeguamento alla presente determina.

In ottemperanza all'art. 80 commi 1 e 3 del decreto legislativo 24 aprile 2006, n. 219 e successive modificazioni ed integrazioni il foglio illustrativo e le etichette devono essere redatti in lingua italiana e, limitatamente ai medicinali in commercio nella Provincia di Bolzano, anche in lingua tedesca. Il titolare dell'A.I.C. che intende avvalersi dell'uso complementare di lingue estere, deve darne preventiva comunicazione all'AIFA e tenere a disposizione la traduzione giurata dei testi in lingua tedesca e/o in altra lingua estera. In caso di inosservanza delle disposizioni sull'etichettatura e sul foglio illustrativo si applicano le sanzioni di cui all'art. 82 del suddetto decreto legislativo.

Decorrenza di efficacia della determina: dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione, per estratto, nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

24A06294

Modifica dell'autorizzazione all'immissione in commercio del medicinale per uso umano «Desloratadina Mylan Generics».

Estratto determina AAM/PPA 905/2024 del 15 novembre 2024

Autorizzazione variazione e descrizione del medicinale con attribuzione n. A.I.C.: è autorizzata la seguente variazione B.II.e.1.b.1) tipo IB, Modifica del confezionamento primario del prodotto finito - Modifica del tipo di contenitore o aggiunta di un nuovo contenitore - Forme farmaceutiche solide, semisolide e liquide non sterili. Nell'ambito di questa variazione viene ridotta la *shelf-life* del prodotto da 30 a 24 mesi nella presentazione in flacone HDPE. Immissione in commercio del medicinale DESLORATADINA MYLAN GENERICS nella confezione di seguito indicata, in aggiunta alle confezioni autorizzate:

«5 mg compresse rivestite con film» 30 compresse in flacone HDPE - A.I.C. n. 041081136 - base 10 175Q9J base 32;

Principio attivo: desloratadina

Codice pratica: C1B/2024/1478

Procedura europea: FR/H/0494/001/IB/025

Titolare A.I.C.: Mylan S.p.a., con sede legale e domicilio fiscale in via Vittor Pisani n. 20 - 20124 Milano - Codice fiscale n. 13179250157

Classificazione ai fini della rimborsabilità

Per le nuove confezioni di cui all'art. 1 è adottata la seguente classificazione ai fini della rimborsabilità: C-nn.

Classificazioni ai fini della fornitura: per le nuove confezioni di cui all'art. 1 è adottata la seguente classificazione ai fini della fornitura: RR - (medicinali soggetti a prescrizione medica).

Stampati

Le confezioni del medicinale devono essere poste in commercio con gli stampati, così come precedentemente autorizzati da questa amministrazione, con le sole modifiche necessarie per l'adeguamento alla presente determina.

In ottemperanza all'art. 80 commi 1 e 3 del decreto legislativo 24 aprile 2006, n. 219 e successive modificazioni ed integrazioni il foglio illustrativo e le etichette devono essere redatti in lingua italiana e, limitatamente ai medicinali in commercio nella Provincia di Bolzano, anche in lingua tedesca. Il titolare dell'A.I.C. che intende avvalersi dell'uso complementare di lingue estere, deve darne preventiva comunicazione all'AIFA e tenere a disposizione la traduzione giurata dei testi in lingua tedesca e/o in altra lingua estera. In caso di inosservanza delle disposizioni sull'etichettatura e sul foglio illustrativo si applicano le sanzioni di cui all'art. 82 del suddetto decreto legislativo.

Smaltimento scorte

I lotti già prodotti alla data di pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana della presente determina possono essere mantenuti in commercio fino alla data di scadenza del medicinale indicata in etichetta, ai sensi dell'art. 1, comma 7 della determina AIFA n. DG/821/2018 del 24 maggio 2018 pubblicata in *Gazzetta Ufficiale* n. 133 del 11 giugno 2018.

Decorrenza di efficacia della determina: dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione, per estratto, nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

24A06295

MINISTERO DEGLI AFFARI ESTERI E DELLA COOPERAZIONE INTERNAZIONALE

Rilascio di *exequatur*

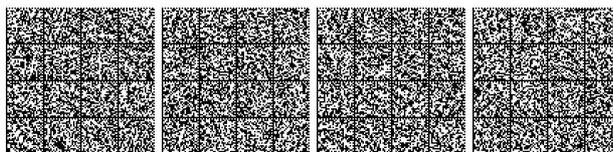
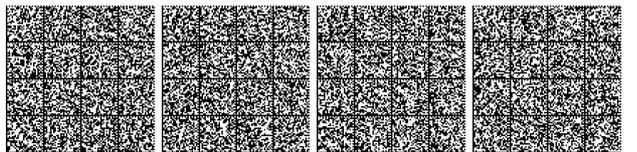
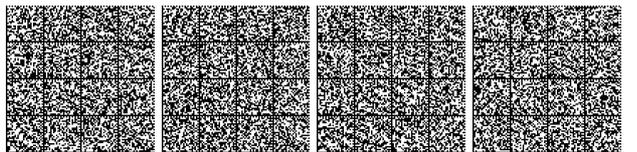
In data 18 novembre 2024 il Ministro degli affari esteri e della cooperazione internazionale ha concesso l'*exequatur* al sig. Giovanni Vittorio Giunipero di Corteranzo, Console onorario del Regno del Belgio a Torino.

24A06312

Rilascio di *exequatur*

In data 18 novembre 2024 il Ministro degli affari esteri e della cooperazione internazionale ha concesso l'*exequatur* alla sig.ra Yin Qi, Console generale della Repubblica popolare cinese in Firenze.

24A06313

MARGHERITA CARDONA ALBINI, *redattore* DELIA CHIARA, *vice redattore*

(WI-GU-2024-GU1-280) Roma, 2024 - Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato S.p.A.

MODALITÀ PER LA VENDITA

La «Gazzetta Ufficiale» e tutte le altre pubblicazioni dell'Istituto sono in vendita al pubblico:

— presso il punto vendita dell'Istituto in piazza G. Verdi, 1 - 00198 Roma ☎ 06-8549866

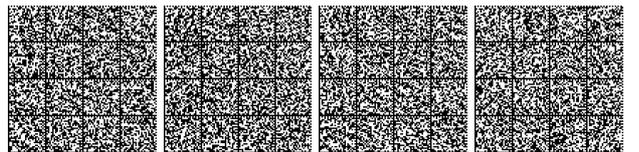
— presso le librerie concessionarie riportate nell'elenco consultabile sui siti www.ipzs.it e www.gazzettaufficiale.it

L'Istituto conserva per la vendita le Gazzette degli ultimi 4 anni fino ad esaurimento. Le richieste per corrispondenza potranno essere inviate a:

Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato S.p.A.
Vendita Gazzetta Ufficiale
Via Salaria, 691
00138 Roma
fax: 06-8508-3466
e-mail: informazioni@gazzettaufficiale.it

avendo cura di specificare nell'ordine, oltre al fascicolo di GU richiesto, l'indirizzo di spedizione e di fatturazione (se diverso) ed indicando i dati fiscali (codice fiscale e partita IVA, se titolari) obbligatori secondo il DL 223/2007. L'importo della fornitura, maggiorato di un contributo per le spese di spedizione, sarà versato in contanti alla ricezione.

GAZZETTA UFFICIALE

DELLA REPUBBLICA ITALIANA

CANONI DI ABBONAMENTO (salvo conguaglio)
validi a partire dal 1° GENNAIO 2024

GAZZETTA UFFICIALE – PARTE I (legislativa)

CANONE DI ABBONAMENTO

Tipo A	Abbonamento ai fascicoli della Serie Generale, inclusi tutti i supplementi ordinari:			
	(*di cui spese di spedizione € 257,04)**	- annuale	**€**	**438,00**
	(*di cui spese di spedizione € 128,52*) *	- semestrale	**€**	**239,00**
Tipo B	Abbonamento ai fascicoli della 1ª Serie Speciale destinata agli atti dei giudizi davanti alla Corte Costituzionale:			
	(*di cui spese di spedizione € 19,29*)*	- annuale	**€**	**68,00**
	(*di cui spese di spedizione € 9,64*)*	- semestrale	**€**	**43,00**
Tipo C	Abbonamento ai fascicoli della 2ª Serie Speciale destinata agli atti della UE:			
	(*di cui spese di spedizione € 41,27*)*	- annuale	**€**	**168,00**
	(*di cui spese di spedizione € 20,63*)*	- semestrale	**€**	**91,00**
Tipo D	Abbonamento ai fascicoli della 3ª Serie Speciale destinata alle leggi e regolamenti regionali:			
	(*di cui spese di spedizione € 15,31*)*	- annuale	**€**	**65,00**
	(*di cui spese di spedizione € 7,65*)*	- semestrale	**€**	**40,00**
Tipo E	Abbonamento ai fascicoli della 4ª serie speciale destinata ai concorsi indetti dallo Stato e dalle altre pubbliche amministrazioni:			
	(*di cui spese di spedizione € 50,02*)*	- annuale	**€**	**167,00**
	(*di cui spese di spedizione € 25,01*)*	- semestrale	**€**	**90,00**
Tipo F	Abbonamento ai fascicoli della Serie Generale, inclusi tutti i supplementi ordinari, ed ai fascicoli delle quattro serie speciali:			
	(*di cui spese di spedizione € 383,93*)*	- annuale	**€**	**819,00**
	(*di cui spese di spedizione € 191,46*)*	- semestrale	**€**	**431,00**

N.B.: L'abbonamento alla GURI tipo A ed F comprende gli indici mensili

PREZZI DI VENDITA A FASCICOLI (oltre le spese di spedizione)

Prezzi di vendita: serie generale	€	1,00
serie speciali (escluso concorsi), ogni 16 pagine o frazione	€	1,00
fascicolo serie speciale, *concorsi*, prezzo unico	€	1,50
supplementi (ordinari e straordinari), ogni 16 pagine o frazione	€	1,00

I.V.A. 4% a carico dell'Editore

GAZZETTA UFFICIALE - PARTE II

(*di cui spese di spedizione € 40,05)**	- annuale	**€**	**86,72**
(*di cui spese di spedizione € 20,95)**	- semestrale	**€**	**55,46**

Prezzo di vendita di un fascicolo, ogni 16 pagine o frazione (oltre le spese di spedizione) € 1,01 (€ 0,83+IVA)

Sulle pubblicazioni della Parte II viene imposta I.V.A. al 22%. Si ricorda che in applicazione della legge 190 del 23 dicembre 2014 articolo 1 comma 629, gli enti dello Stato ivi specificati sono tenuti a versare all'Istituto solo la quota imponibile relativa al canone di abbonamento sottoscritto. Per ulteriori informazioni contattare la casella di posta elettronica editoria@ipzs.it.

RACCOLTA UFFICIALE DEGLI ATTI NORMATIVI

Abbonamento annuo	**€**	**190,00**
Abbonamento annuo per regioni, province e comuni – SCONTO 5%	**€**	**180,50**
Volume separato (oltre le spese di spedizione)	€	18,00

I.V.A. 4% a carico dell'Editore

Per l'estero, i prezzi di vendita (in abbonamento ed a fascicoli separati) anche per le annate arretrate, compresi i fascicoli dei supplementi ordinari e straordinari, devono intendersi raddoppiati. Per il territorio nazionale, i prezzi di vendita dei fascicoli separati, compresi i supplementi ordinari e straordinari, relativi anche ad anni precedenti, devono intendersi raddoppiati. Per intere annate è raddoppiato il prezzo dell'abbonamento in corso.
Le spese di spedizione relative alle richieste di invio per corrispondenza di singoli fascicoli vengono stabilite di volta in volta in base alle copie richieste.
Eventuali fascicoli non recapitati potranno essere forniti gratuitamente entro 60 giorni dalla data di pubblicazione del fascicolo. Oltre tale periodo questi potranno essere forniti soltanto a pagamento.

N.B. – La spedizione dei fascicoli inizierà entro 15 giorni dall'attivazione da parte dell'Ufficio Abbonamenti Gazzetta Ufficiale.
RESTANO CONFERMATI GLI SCONTI COMMERCIALI APPLICATI AI SOLI COSTI DI ABBONAMENTO

* tariffe postali di cui alla Legge 27 febbraio 2004, n. 46 (G.U. n. 48/2004) per soggetti iscritti al R.O.C